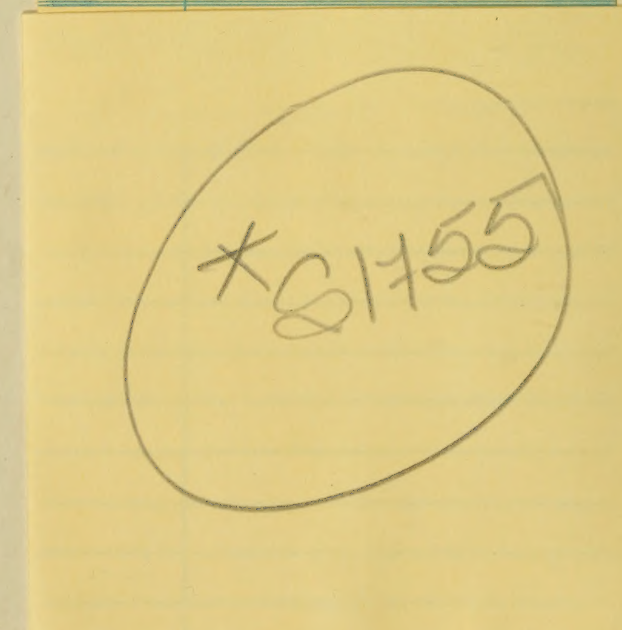

*S1755

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 9.

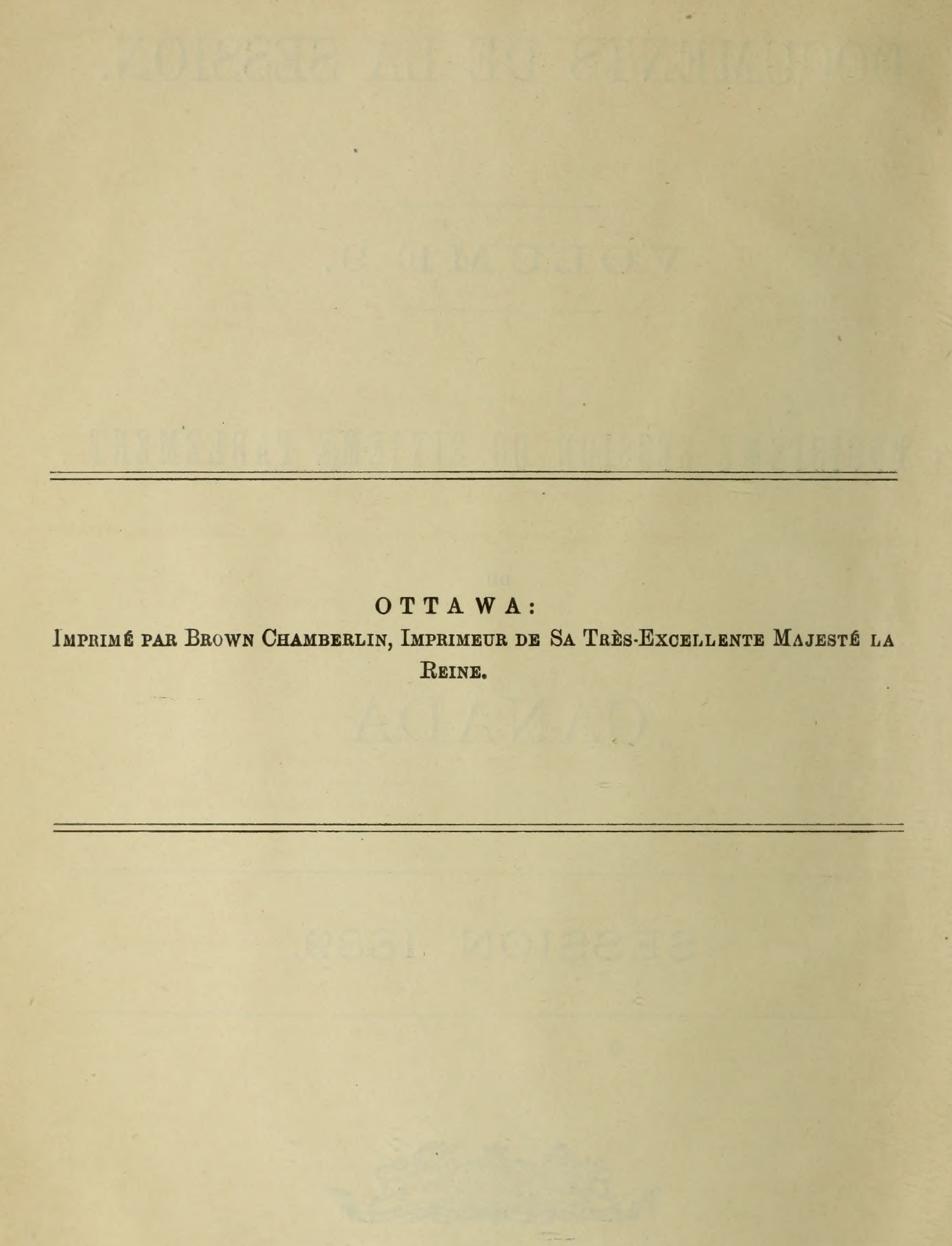
TROISIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1889.





OTTAWA:
Imprimé par Brown Chamberlin, Imprimeur de Sa Très-Excellente Majesté la Reine.

Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABETIQUE
DES
DOCUMENTS DE LA SESSION
DU
PARLEMENT DU CANADA.

TROISIEME SESSION, SIXIÈME PARLEMENT, 1889.

A

Acte concernant la tempérance au Canada.. 56
Actionnaires des banques ... 18
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les ... 16
Agriculture, Rapport annuel ... 5
Anglo-Canadienne, Compagnie de prêt et de placements ... 40a
Annapolis et Liverpool, Chemin de fer.. ... 22j
Appels dans les causes criminelles ... 77
Approvisionnements pour le pénitencier du Manitoba ... 12a
Archives canadiennes ... 5a
Arrérages d'annuités dus aux Sauvages. ... 44c
Assurances, Compagnies d' ... 11a, 11b, 43
Assurances, Rapport du surintendant des ... 11
Auditeur général, Rapport annuel de l' ... 3

B

Baptêmes, mariages et sépultures ... 79
Banques, Actionnaires des ... 18
Banques d'épargnes du gouvernement ... 34
Bateaux à vapeur, Inspection des ... 7a
Beauharnois, Canal de ... 49g
Belle Vallée, Bureau de poste de ... 70
Belleville et North-Hastings, Compagnie du chemin de fer de ... 22f
Belleville, Salle d'exercices militaires de ... 71
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel 19
Billots de pin et d'épinette ... 45
Billots de sciage, Droits d'exportation sur les ... 45a
Blé et farine ... 39
Bœuf fourni aux Sauvages ... 41b
Budget supplémentaire, 1889-90 ... 2

C

Campbell, Capitaine Ronald ... 46a
Canada, Archives du ... 5a
Canaux, Détails concernant les ... 49h
Canaux, Statistique des ... 4a
Canaux, Trafic du dimanche sur les ... 49c
Cap-Breton, Chemin de fer du ... 22
"Carrier Dove" ... 75
Cayuga, Terres des Sauvages à ... 44a
Chapelains des institutions publiques ... 52
Charbon fourni au gouvernement ... 24
Chemin de fer Canadien du Pacifique:
- Correspondance avec le département de l'intérieur, relativement aux terres et aux bois ... 36
- Rapport supplémentaire ... 36b
- Service de chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick ... 36a
- Transfert du chemin de fer de la Rive-Nord ... 22h

Chemin entre Dundas et Galt ... 82
Chemin de fer dans Northumberland, N.B... 22k
Chemins de fer dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse ... 22l
Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel. 10
Chemins de fer, Statistique des ... 10a
Chemins de fer, Subventions aux ... 22m
Chignectou, Chemin de fer de transport maritime de ... 22n
Chippewa, Sauvages ... 44c
Collingwood, Hôpital général et de marine de ... 41
Commerce et navigation, Rapport annuel... 1
Commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest ... 17

C

Commission du travail.................................. A
Commissions à des employés publics.......... 31
Compagnie de prêt et de placements Anglo-Canadienne.................................. 40a
Comptes publics, Rapport annuel............... 2
Conférence des délégués provinciaux.......... 65
Conférence interprovinciale à Québec......... 65
Conseil des examinateurs du service civil.... 6a
Contribution à l'hôpital............................. 59
Convention avec la Compagnie du chemin de fer International................................ 22g
Cornwall, Canal de.............................49, 49f, 49i
Cour Maritime d'Ontario............................ 73
Cour Suprême, Ordres généraux de la........ 50

D

Dépenses et recettes.................................. 32
Dépenses imprévues................................... 28
Derby, Chemin de fer d'embranchement de.. 51c
Désaveu des actes de Québec,.....47, 47a, 47b, 47c
Dragueur "Prince-Edward"........................ 57
Droits de pilotage...................................... 23b
Droits d'exportation sur les billots de sciage 45a
Droits sur les paniers à fruits.................... 72
Dundas et Galt, chemin entre..................... 82

E

Edifices publics au Canada........................ 64
Election, Procès d'..................................... 48
Emprunt consolidé du Canada.................... 60
Emprunt, Montant reçu sur l'..................... 40
Exportations et importations..................... 38
Extrait préliminaire des Cies d'assurances sur la vie au Canada............................. 11a

F

Falsification des substances alimentaires..... 4c
Fermes agronomiques, Edifices des............. 63
Fermes agronomiques, Rapport annuel sur les.. 5b
"Field Exercise"... 78
Fortin, Louis.. 51

G

Galops, Canal des...................................... 49i
Grand Narrows, Pont des............................ 69a
Grand Nord-Ouest Central, Chemin de fer du.. 22c
Grand-Oriental, Chemin de fer du.............. 22d
Gratifications aux pêcheurs, I.P.-E............ 58
Gouvernement, Banques d'épargnes du...... 34
Gouverneur général, Mandats du............... 26

H

Haut Commissaire, Rapport du.................. 5d
Hurons de Lorette....................................... 44

I

Immigrants, rapport concernant les colonies d'.. 15a
Immigration, Statistique d'......................... 81
Importations et exportations...................... 38
Impressions publiques et papeterie, Rapport annuel... 6c
Indiantown, Embranchement d', C.F.I....... 51b
Inondations dans le fleuve Saint-Laurent.... 76
Inspecteur des peaux et du cuir, Montréal... 33
Inspection des bateaux à vapeur................. 7a
Intercolonial, Chemin de fer....................... 51
Intérieur, Rapport annuel de l'................... 15
International, Compagnie du chemin de fer...22g, 51a
Interprovinciale, Conférence à Québec....... 65

J

Jésuites, Acte concernant les biens des...... 54
Jones' Creek... 69b
Jones, Simon, Rapport de........................... 20
Justice, Rapport annuel.............................. 12

L

Levi, David, Saisie chez.............................. 25a
Lumière électrique sur le chemin de fer Intercolonial.. 74

M

Mandats du gouverneur général.................. 26
Manitoba, Pénitencier du, Soumissions pour les approvisionnements du..................... 12a
Manufacturiers, Compagnie d'assurances des 43b
Marine, Rapport annuel de la..................... 7
Matane, Rivière.. 58c
McMahon, rue, Québec............................... 62a
Milice et défense, Rapport annuel.............. 13

N

Naufrage du "Carrier Dove"...................... 75
Naufrage, Havre du.................................... 23a
Nord-Cuest Central, Chemin de fer du........ 22b
Nord-Ouest, Police à cheval du.................. 17
Nord-Ouest, Vente de boissons enivrantes dans les Territoires du............................ 61
Northumberland, N.-B., chemin de fer à..... 22k
Nouvelle-Ecosse, Chemin de fer dans l'ouest de la.. 22l

O

Obligations et garanties.............................. 35
Ordres généraux de la Cour Suprême......... 50
Ottawa, Dépenses sur les chemins à........... 62
Ottawa, Propriétés publiques à.................. 67
Ottawa, Travaux sur la rivière.................... 45b

P

Peaux et du cuir, Montréal, Inspection des.. 33
Pêche aux rets dans Ontario........ .... 58*a*
Pêcheries, Rapport annuel des.................... 8
Pêcheries, Service de protection des......... . 8*a*
Pensions du service civil...................... 27
Permis de pêche... 58*b*
Permis de vendre des boissons enivrantes dans les T.N.-O... 61
Pilotage, Droits de... 23*b*
Pin et épinette, Billots de................ 45
Poids, mesures et gaz, Inspection des......... 4*b*
Police à cheval, Rapport du commissaire.... 17
Pont des Grand-Narrows................................ 69*a*
Pont sur la Grande-Rivière, Haldimand...... 69
Pontiac, Chemin de fer de jonction de, et du Pacifique......................... 30
Postes, Rapport annuel des.......................... 14
Pouvoir hydraulique, canal Welland........... 49*a*
Procès d'élections.. 48
Propriétés publiques à Ottawa........................ 67

Q

Québec, rue McMahon, à................................. 62*a*

R

Rapport des commissaires des inondations... 76
Rapport de Siméon Jones................................ 20
Recettes et dépenses.. 32
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel........ 4
Rive-Nord, Chemin de fer de la.................... 22*h*
Ross, Honorable William................................ 46

S

Sainte-Anne des Monts, Quai à..................... 42
Sainte-Catherine, "Milling and Lumbering Co.," de..37, 37*a*
Salles d'exercices militaires de Belleville..... 71
Sault Sainte-Marie, Canal de.....................49*b*, 49*e*
Sauvages, Arrérages d'annuités dus aux..... 44*c*
Sauvages, Bœuf fourni aux 44*b*
Scrip fédéral.. 80
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du 6
Service civil, Conseil des examidateurs du... 6*a*
Service civil, Liste du.................................... 6*b*
Service civil, Mises à la retraite.................. 27
Sioui, Thomas... 44
Souris et des Montagnes Rocheuses, Chemin de fer de.. 22*a*
Statistique criminelle..................................... 5*c*
Statistique des chemins de fer..... .... 10*a*
Statistique mortuaire..................................... 5*e*
Stephenson, Rufus, Rapport de..................... 15*a*
Substances alimentaires, Falsification des... 4*c*
Subventions aux chemins de fer..................... 22*m*

T

Témiscouata, Cie du chemin de fer de 22*e*, 22*i*
Tempérance au Canada, Acte concernant la 56
Terres des Sauvages à Cayuga...................... 44*a*
Traduction du "Field Exercise"..................... 78
Trafic le dimanche sur les canaux 49*c*
Travail, Commission du................................ A
Travaux Publics, Rapport annuel.... 9
Travaux sur la rivière Ottawa....................... 45*b*

V

Vallerand, F. O., Saisie chez......................... 25
Vétérans de 1812.. 68
Voie sous-marine, détroit de Northumberland 21
Voteurs, Liste des... 66

W

Webster, W. A.. 53
Welland, dépenses sur le canal...................... 49*d*
Wellington, Havre de refuge de..................... 23

Y

Yonge et Escott, Township du....................... 55

☞ *Voir* aussi l'index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leurs titres au long ; la date de l'ordre et quand il a été présenté aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chaque document de la session, et si l'impression a été ordonnée ou non.

A. Rapport de la Commission Royale sur les relations du capital et du travail en Canada, avec la preuve faite dans les diverses provinces. Présenté à la Chambre des communes le 16 avril 1889 par l'honorable M. Bowell ....*Imprimé pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Tableaux du Commerce et de la Navigation de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présentés à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable M. Bowell.................................*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888 ; présentés à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable G. E. Foster. Estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1890 ; présentées le 8 février 1889. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1889 ; présentées le 4 avril 1889. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1890 ; présentées le 23 avril 1889. Autres estimations supplémentaires pour l'année expirant le 30 juin 1890 ; présentées le 27 avril 1889..........*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

4. Rapports, états et statistique du revenu de l'intérieur de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présentés à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable J. Costigan.......................*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

4a. Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1887, étant le supplément n° 1 du rapport du revenu de l'intérieur, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

4b. Quatorzième rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, supplément n° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 19 mars 1889, par l'honorable J. Costigan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4c. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, qui est le supplément n° 3 du rapport du département du revenu de l'intérieur, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable M. Bowell—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

5. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 15 février 1889, par l'honorable J. Carling— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5a. Rapport sur les archives du Canada, 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par l'honorable J. Carling.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

5b. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par l'honorable J. Carling— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5c. Statistique criminelle, pour l'année 1887. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1889, par l'honorable J. Carling............*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

5d. Rapport du Haut Commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par l'honorable J. Carling.....................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5e. Extraits des rapports de la statistique mortuaire, pour l'année 1888— *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

6. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 11 février 1889, par sir Hector Langevin— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6a. Rapport du bureau des examinateurs du service civil du Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par sir Hector Langevin— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6b. Liste du service civil du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par sir Hector Langevin. ....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

6c. Rapport annuel du département d'imprimerie et de papeterie publiques du Canada, pour l'exercice expirant le 30 juin 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1889, par l'honorable M. Bowell.............................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

7. 21me rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présenté à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable C. H. Tupper— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7a. Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1888.............................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session*

8. Rapport annuel du département des pêcheries pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 11 avril 1889, par l'honorable C. H. Tupper— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8a. Rapport sur la protection des pêcheries, du Canada, 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 mars 1889, par l'honorable C. H. Tupper— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

9. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1887-88, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 1er février 1889, par sir Hector Langevin....................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1887 au 30 juin 1888, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 21 février 1889, par sir John A. Macdonald— *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10a. Rapports et statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer de la Puissance, 1888. Présentés la Chambre des communes le 17 avril 1889, par sir John A. Macdonald...*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

11. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1888—
Imprimé pour la distribu ion et les documents de la session.

11a. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster.................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11b. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance en Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 26 avril 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

12. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice 1887-88. Présenté à la Chambre des communes le 18 février 1889, par sir John Thompson—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

12a. Copie des diverses soumissions reçues pour approvisionnements du pénitencier de Manitoba pendant l'exercice 1887-88, avec la correspondance qui s'y rapporte. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1889, par sir John Thompson..*Pas imprimée.*

13. Rapport annnuel du ministre de la milice et de la défense du Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

14. Rapport du directeur général des postes, pour l'exercice 1887-88. Présenté à la Chambre des communes le 5 février 1889, par l'honorable J. G. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1889, par l'honorable E. Dewdney.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15a. Sommaire des rapports des colonies de Londres, des crofters, scandinaves, hongroises, allemandes, islandaises et de l'Eglise, par Refus Stephenson. Présenté à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

16. Rapport annuel des affaires des Sauvages, pour l'année terminée le 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 7 février 1889, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 18 février 1889, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

18. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, au 31 décembre 1888. Présentée à la Chambre des communes le 27 février 1889, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport des bibliothécaires conjoints sur l'état de la bibliothèque du parlement. Présenté à la Chambre des communes le 31 janvier 1889, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

20. Rapport sur la république Argentine, l'Uruguay et le Brésil, par Siméon Jones, écr, envoyé comme commissaire dans l'Amérique du Sud. Présenté à la Chambre des communes le 5 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie du rapport des ingénieurs et explorateurs nommés pour faire l'exploration du détroit de Northumberland, entre la Pointe Carlton, Ile du Prince-Edouard, et le cap Jourrimain, N.-B., pendant l'été de 1887, dans le but de s'assurer si la construction d'un tunnel pour traverser le détroit était praticable. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Perry*—
Pas imprimée.

22. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 mai 1888—Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le département des chemins de fer et MM. Sims et Slayter, entrepreneurs de la section est du chemin de fer du Cap-Breton, entre Grand-Narrows et Sydney. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Flynn*—
Pas imprimée.

22*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la Cie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses, ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Edgar*...........*Pas imprimée.*

22*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la Cie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Edgar*.....................................*Pas imprimée.*

22*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copies de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'acte constitutif de la Cie du chemin de fer Central du Grand Nord-Ouest, ou tout octroi de terres à la dite compagnie, ou pour aider à la construction de tout ou partie du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Edgar* ....*Pas imprimée.*

22*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889—Copies de toutes requêtes, correspondances, rapports, etc., documents de toutes sortes concernant l'octroi de subsides par le gouvernement fédéral à la ligne du chemin de fer Grand Oriental devant s'étendre de Montréal à Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1889.—*M. Rinfret*..*Pas imprimée.*

22*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889—Etat donnant: 1. Liste de tous les actionnaires actuels de la Cie du chemin de fer de Témiscouata. 2. Le nombre de parts de chaque actionnaire. 3. Le montant payé par chacun d'eux sur leurs parts respectives. Présentée à la Chambre des communes le 7 février 1889.—*M. Dessaint*—
Pas imprimée.

22*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 février 1889—Copie de toute correspondance échangée entre les autorités du Grand-Tronc et le gouvernement concernant la subvention accordée pour l'achèvement de la ligne de la Cie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord depuis le village de Madoc jusqu'à Eldorado, dans la division nord de Hastings, les travaux faits pour parachever la dite ligne, et la prise de possession et l'ouverture de la ligne au trafic. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1889.—*M. Burdett*—
Pas imprimée.

22*g*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889, demandant copie de l'arrangement en date du 14 décembre 1885, passé entre le gouvernement fédéral et la Cie du chemin de fer International pour la construction d'une voie ferrée à partir de la rive sud du Saint-Laurent, à ou près de Caughnawaga, jusqu'aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, lac Moosehead, Mattewamkeag, Harvey, Frédéricton, et à travers le township de Salisbury jusqu'à Moncton. Aussi, copie de tous et chacun des changements qui ont pu être faits dans le dit arrangement, et de tous ordres en conseil s'y rapportant. Aussi, copie de tous transferts ou cessions du dit arrangement ou contrat et des ordres en conseil y relatifs. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Kenny*.........................*Imprimée pour distribution seulement.*

22*h*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance, marchés, arrangements, relatifs à la cession du chemin de fer du Nord au gouvernement par le Grand-Tronc, et par le gouvernement au chemin de fer du Pacifique. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1889.—*M. Rinfret*..............................***Pas imprimée.***

22*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—1° Copie de la requête demandant l'incorporation de la compagnie du chemin de fer de Témiscouata ; 2° Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et cette compagnie pour obtention de subsides ou à propos de tels subsides. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Dessaint*..............................***Pas imprimée.***

22*j*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er avril 1889—Copie des études préliminaires faites au sujet du chemin de fer d'Annapolis à Liverpool, et du rapport de l'ingénieur, ainsi que de tous papiers et correspondance s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1889.—*M. Jones* (*Halifax*)..............................***Pas imprimée.***

22*k*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 avril 1889—Copie de tous papiers, rapports, états et correspondance concernant la condition du chemin de fer subventionné par le parlement du Canada, s'étendant de l'extrémité ouest de l'embranchement sur Derby jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer du Nord et de l'Ouest, dans le comté de Northumberland, N.-B. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et aucun de ses officiers et les propriétaires du dit chemin de fer au sujet de son exploitation. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1889. *M. Mitchell*—***Pas imprimée.***

22*l*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les compagnies de chemins de fer Windsor et Annapolis et des comtés de l'Ouest au sujet de la fusion, sous le contrôle du gouvernement, des chemins de fer de l'Ouest de la Nouvelle-Ecosse ; aussi copie des résolutions adoptées par la Chambre de Commerce de Halifax et l'Association des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse, sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1889—*M. Borden*..............................***Pas imprimée.***

22*m*. Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction de certains chemins de fer, comme suit :—Chemin de fer de Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbottsford ; chemin de fer de Québec à Murray Bay ; chemin de fer du Pacifique d'Ontario Sud; Cie du chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa ; Cie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, depuis Mattawa jusqu'au pied du Long Sault ; chemin de fer de Shuswap à Okanagan ; chemin de fer de Chicoutimi ; Cie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara ; Cie du chemin de fer du Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié ; Cie du chemin de fer de Hereford ; chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix ; Cie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis ; Cie du Tunnel de Sainte-Claire ; chemin de fer du comté de Drummond ; Cie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew ; chemin de fer de Jonction de la Massawippi ; Cie du chemin de fer Grand Oriental ; chemin de fer de Gananoque, Perth et Baie de James ; Cie du chemin de fer des Mille Isles ; Cie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie ; chemin de fer de Maskinongé et du Lac Nipissingue ; Cie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec ; Cie du chemin de fer des Joggins. Présentés à la Chambre des communes le 29 avril 1889, par sir John A. Macdonald..............................***Imprimés pour les documents de la session seulement.***

22*n*. Copie du Prospectus de la Cie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou, tel que publié dans le "London Times" en date du 19 mars 1889. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable G. E. Foster..............................***Pas imprimée.***

23. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, pétitions, rapports d'ingénieurs et autres, touchant la construction d'un port de refuge à Wellington, lac Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Platt*..............................***Pas imprimée.***

23*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Copie du dernier rapport d'ingénieur sur la praticabilité d'un havre à naufrage, comté de King, Ile du P.-E. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1889.—*M. McIntyre*..............................***Pas imprimée.***

23b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Puissance et la corporation des pilotes pour le havre de Québec et en aval, concernant le changement dans le tarif actuel du pilotage des vaisseaux pour le havre de Québec et en aval. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1889.—*M. Guay*.........*Pas imprimée.*

24. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat donnant toutes soumissions reçues par le gouvernement pour fournitures de charbon durant la dernière année civile, les noms des adjudicataires et le prix, par tonneau, dans tous les contrats pour charbon accordés par le gouvernement pendant la dernière année civile. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1886.—*M. Guillet*....................................*Pas imprimée.*

25. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 avril 1888—Copie de toute correspondance, ordres en conseil, rapports, papiers et documents se rapportant à la saisie pratiquée sur F. O. Vallerand, à Québec. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Langelier* (*Québec-Centre*).......*Pas imprimée.*

25a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 avril 1888—Copie de toute correspondance, ordres en conseil, rapports, papiers et documents se rapportant à la saisie de diamants et autres pierres précieuses pratiquée à Québec sur le nommé David Lévi, et à l'annulation de la dite saisie. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Langelier* (*Québec-Centre*) ....*Pas imprimée.*

26. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement, et des dépenses y relatives, aux termes de l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, clause 32, paragraphe (2). Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster..*Pas imprimé.*

27. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1888, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, pour l'année finissant le 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

28. Relevé des diverses dépenses imprévues du 1er juillet 1888 au 31 janvier 1889, sous l'autorité de l'acte 51 Vic., chap. 1. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster..*Pas imprimé.*

29. Rapport du commissaire concernant la police fédérale, en conformité du chapitre 184, clause 5, des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 1er février 1889, par sir John Thompson..*Pas imprimé.*

30. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 mai 1888, pour copies de tous les ordres en conseil, résolutions, correspondances ou autres documents au sujet de l'octroi d'une subvention à la Compagnie du chemin de fer Pontiac du Pacifique. Présentée au Sénat le 6 février 1889.—*Hon. M. Trudel*...............................*Pas imprimée.*

31. Liste des officiers publics qui ont reçu des commissions conformément aux dispositions du chap. 19 des Statuts revisés du Canada, en 1888. Présentée à la Chambre des communes le 11 février 1889, par sir Hector Langevin..*Pas imprimée.*

32. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 février 1889—Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1888 au 1er février 1889, avec un état comparatif sur le même sujet, du 1er juillet 1887 au 1er février 1888. Présentée à la Chambre des communes le 12 février 1889.—*Sir Richard Cartwright*..........*Pas imprimée.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 février 1889—Copie de tous papiers et documents adressés au gouvernement par le Bureau des Examinateurs, concernant l'examen récent des candidats à la charge d'inspecteur de peaux crues et de cuirs pour la cité de Montréal. Présentée à la Chambre des communes le 12 février 1889.—*M. Curran*—
Pas imprimée.

34. Copie de l'ordre en conseil établissant certaines règles, conformément aux dispositions du chapitre 121 des Statuts revisés du Canada, au sujet des Banques d'Epargne du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 12 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Pas imprimée.

35. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, en conformité de la clause 23, chapitre 19 des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 14 février 1889, par sir Hector Langevin—
Pas imprimé.

36. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant les détails concernant:—1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiements de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 15 février 1889, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

36*a*. Convention avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour le fonctionnement d'un réseau ferré dans la province du Nouveau-Brunswick. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1889, par sir John A. Macdonald—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

36*b*. Réponse supplémentaire, conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant des détails concernant:—1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

37. Reponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889,—Etat indiquant: 1. Le plein montant des frais judiciaires et autres payés dans la cause "The St. Catharines' Milling and Lumbering Company *vs.* The Queen," depuis le commencement du procès jusqu'au 1er janvier 1889. 2. La personne ou les personnes auxquelles ils ont été payés, les montants payés et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 19 février 1889—*M. McMullen*........*Pas imprimée.*

37*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Chèques originaux donnés en paiement de tous honoraires ou dépenses se rattachant à la cause de la "St. Catharines Milling and Lumbering Company *vs.* The Queen." Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. McMullen*—
Pas imprimée.

38. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1889—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations, du 1er juillet 1888 au 1er février 1889, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, avec un état comparatif sur le même sujet, du 1er juillet 1887 au 1er janvier 1888. Présentée à la Chambre des communes le 19 février 1889.—*Sir Richard Cartwright*........*Pas imprimée.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat donnant la quantité de blé et de farine exportés des Etats-Unis en Canada, pour la consommation, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1888, ainsi que la quantité de farine restant en entrepôt, en Canada, à la même date. Présentée à la Chambre des communes le 19 février 1889.—*M. McMullen*........*Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat indiquant les montants reçus à compte de l'emprunt récemment négocié, avec un relevé des sommes (formant partie des dits montants) déposées dans les banques canadiennes ou autres, depuis le 20 juin 1888, et le taux de l'intérêt payable pour les dites sommes. Présentée à la Chambre des communes le 20 février 1889.—*Sir Richard Cartwright*—
Imprimée pour la distribution seulement.

40a. Etat des affaires de la Cie Anglo-Canadienne de Prêts et Placements, à la date du 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 avril 1889, par M. l'Orateur... *Pas imprimé.*

41. Etat concernant l'Hôpital Général et de Marine de Collingwood, pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 avril 1889, par M. l'Orateur.......................... *Pas imprimé.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 mai 1888—Copie de tous papiers, plans, correspondance, rapports et autres documents, de quelque nature qu'ils soient, relatifs à la construction d'une jetée ou d'un quai à Sainte-Anne des Monts, dans le comté de Gaspé. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1889.—*M. Joncas*..... ....*Pas imprimée.*

MATIÈRE DU VOLUME N° 15.

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant séparément, quant aux compagnies faisant affaires en vertu d'une licence du gouvernement, le montant des risques couverts par les assurances contre l'incendie au 31 décembre chaque année, de 1881 à 1887, inclusivement; le nombre de polices d'assurance en vigueur; le montant total des pertes payées chaque année, et le montant total des dépenses, chaque année; le percentage des pertes et dépenses relativement aux revenus provenant des primes, et la dépense par chaque $1,000 assurées. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1889.—*M. Bowman*................... ....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

43b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1889—Copie de la correspondance échangée entre la Cie d'Assurance des Manufacturiers et le surintendant des assurances concernant la liste d'actionnaires que la dite compagnie a fournie conformément au statut à cette fin. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889.—*M. Lister.*
Pas imprimée.

44. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre de l'Intérieur et ses employés et Thomas Sioui et autres Sauvages de la tribu des Hurons, de Lorette. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*.......................... ....*Pas imprimée.*

44a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 25 février 1889—Etat indiquant toutes les ventes de terres des Sauvages faites sur la rive ouest de la Grande Rivière, dans le village de Cayuga, dans le comté de Haldimand. Aussi copie de toutes instructions données aux estimateurs des dites terres, des rapports des dits estimateurs, et de toute correspondance et papiers y relatifs. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Colter*..*Pas imprimée.*

44b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes soumissions pour fourniture de viande de boucherie aux agences des Pieds-Noirs, Gens-du-Sang et Piéganes, et de tous papiers et correspondance concernant la demande de telles soumissions et l'adjudication des contrats pour ces approvisionnements, pendant l'été de 1888. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1889—*M. Edgar*.....................*Pas imprimée.*

44c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1888, entre le gouvernement fédéral et celui de l'Ontario, au sujet des arrérages d'annuités dus aux Sauvages qui ont rétrocédé leurs terres, aux termes du Traité Robinson, et de la concession d'une réserve à la bande des Chippewas du lac Témiscamingue. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M O'Brien*..*Pas imprimée.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat donnant la quantité respective de billots de pin et d'épinette, mesure de planche, exportée chaque année, depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1888, le montant des droits d'exportation perçus chaque année sur chaque classe de billots, le tarif des droits, chaque année, sur chaque espèce de billots, et le montant de chaque espèce de bois exporté et le montant des droits perçus sur le susdit bois, par province. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1889.—*M. Charlton*—
Pas imprimée.

45a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat donnant le montant des droits d'exportation perçus ou payés sur les billots et autres bois, en 1888, spécifiant à quels bureaux de douanes ce droit a été payé, et les montants respectifs payés à chaque bureau. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1889—*M. Weldon, (Saint-Jean, N.-B)*..*Pas imprimée.*

45b. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ses ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Amyot.* Présentée au Sénat le 22 mars 1889.—*Honorable M. Clemow*—*Pas imprimée.*

46. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, rapports, correspondance et papiers, concernant la destitution de l'honorable William Ross de la charge de percepteur des douanes au port de Halifax. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1889.—*Honorable W. Laurier*..*Pas imprimée.*

46a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries et A. Lord, écr., agent à Charlottetown, I.P.-E., ou toute autre personne, au sujet de la destitution du cap. Ronald Campbell, maître de havre à Summerside. Aussi, copie de toutes plaintes formulées contre le dit Campbell, par qui elles ont été portées, et copie de la preuve concernant telle destitution. Présentée à la Chambre des communes le 8 avril 1889.—*M. Perry*...........*Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu des lois de Québec, de 1887. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*..*Pas imprimée.*

47a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu de la loi concernant la conversion de la dette. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency).* *Pas imprimée.*

47b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu de la loi du barreau de 1886, dans lequel le bâtonnier général de la province a préséance sur tous les autres avocats. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*........................*Pas imprimée.*

47c. Réponse partielle à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu de la loi des magistrats. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*..........................*Pas imprimée.*

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant la date à laquelle M. l'Orateur a reçu le certificat des juges dans chacune des causes d'élections pour les districts électoraux suivants, savoir: Halton, Shelburne, Northumberland-Est, Haldimand, Joliette, Cumberland et Kent, la date du mandat de l'Orateur et la date du bref pour nouvelle élection. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1889.—*M. Mills (Bothwell)*..*Pas imprimée.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de toute correspondance échangée avec le département des chemins de fer et canaux au sujet de la rupture récente du canal de Cornwall, et de tous plans et projets faits par des ingénieurs civils et autres pour prévenir le retour de tels accidents, ainsi que le rapport de John Page, ingénieur en chef des canaux, sur ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1889.—*M. Bergin*......................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

49a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de tous rapports des ingénieurs et autres officiers employés par le département des chemins de fer et canaux au sujet des pouvoirs d'eau sur le nouveau canal Welland. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1889.—*M. Rykert*..*Pas imprimée.*

49b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie des diverses soumissions et de tous papiers, lettres, documents et contrat pour la construction du canal du Sault Sainte-Marie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889.—*M. McMullen.* *Pas imprimée.*

49c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de toute correspondance avec le département des chemins de fer et canaux concernant l'ouverture des canaux canadiens pour le trafic du dimanche. Aussi, état du nombre de vapeurs et navires qui ont passé à travers les divers canaux depuis la date de leur ouverture jusqu'à la clôture de la clôture de la navigation, en 1888, et copie de toutes instructions adressées aux surintendants des divers canaux. Présentée à la Chambre des communes le 29 mars 1889.—*M. Rykert*— *Pas imprimée.*

49d. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 mars 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre un état indiquant en détail les dépenses d'entretien et de réparation et les dépenses d'exploitation du canal Welland, pendant les années 1870, 1877, 1885, 1886, 1887, au 1er janvier 1888, avec le nom des employés, le montant payé à chaque employé sous forme de salaire ou de gages, le nombre de jours que chacun a été employé par mois ; le montant des allocations (s'il y en a eu) pour loyers, louage de voitures ou frais de voyage accordés au surintendant, à ses adjoints, aux contremaîtres et surveillants ; indiquant aussi la nature du service des employés et comment et où chacun a été employé ; dans le cas des surintendants adjoints, la section du canal dont ils ont été chargés ; dans le cas des contremaîtres ou surveillants, la section où ils ont été employés ; pour les éclusiers, le nombre d'écluses ; pour les gardiens de ponts, le nom du pont ; pour les charpentiers, les maçons et les manœuvres, la section ou portion du canal où ils ont travaillé, en mentionnant séparément la dépense et les noms des employés de l'ancien canal et du nouveau canal, autant qu'il sera possible ; aussi, copie des feuilles de travail, feuilles de salaires et pièces à l'appui relatives au paiement des employés pour chaque mois pendant les années susmentionnées ; aussi, copie des soumissions reçues par le gouvernement pour la construction de l'édifice de la douane et de la poste à Port-Colborne ; aussi, copie des plans et devis de cet édifice, ainsi qu'un état détaillé des matériaux employés à sa construction, avec mention des frais de construction, pendant l'année 1887 ; aussi, copie de toute correspondance entre le ministre des chemins de fer et canaux ou quelque fonctionnaire de son département et le surintendant du canal Welland, contenant des instructions pour la construction de la douane et de la poste à Port-Colborne ; aussi, copie de la correspondance, des plans et devis et des instructions du ministre des chemins de fer et canaux ou de tout fonctionnaire du département au surintendant du canal Welland pour la construction d'un quai ou dock à l'ouest de l'écluse à Port-Colborne ; aussi, un état détaillé des matériaux et du coût de ce quai ou dock, avec indication de l'objet et de l'usage de cet ouvrage ; aussi, un état détaillé du coût de la pompe de sauvetage achetée pour le canal Welland, avec mention de la date de l'achat, du nombre de jours qu'elle a été en manœuvre, par année, et des dates de son service à l'usage du canal ; et dans le cas de service privé, avec mention des dates du service et du montant reçu pour son usage par le gouvernement ; aussi un état détaillé indiquant le coût du scaphandre acheté pour le canal Welland ; le nombre de jours pendant lesquels on s'est servi de cet appareil et à quelles époques chaque année ; aussi, un état détaillé du montant reçu par le gouvernement pour l'usage de cet appareil pour des particuliers. Présentée au Sénat le 5 avril 1889.—*Hon. M. McCallum*— *Imprimée (en partie) pour les documents de la session seulement.*

49e. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes soumissions reçues pour la construction du canal du Sault Sainte-Marie et des documents qui les accompagnent, y compris les quantités approximatives sur lesquelles ont été basées les dites soumissions, et les montants bruts. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et ordres en conseil s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1889.—*M. Trow*...*Pas imprimée.*

49*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 mars 1889—Copie des rapports, plans et études du canal alors projeté de Cornwall par J. B. Mills et Benjamin Wright, écuiers, ingénieurs civils, et par le capitaine P. Cole, des ingénieurs royaux, en 1832, 1833 et 1834. Aussi, copie des études du rapport de Colin Carman, écr, I.C., sur le changement projeté du site du canal de Cornwall en le faisant passer de Sand Bridge à travers le creek Hoople jusqu'à Archibald's Point, avec les plans, profils et estimations. Aussi, copie des rapports, plans et études faits par M. Clowes, I.C., en 1826. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Bergin*..............*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

49*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie du rapport de l'ingénieur Crawford, en 1877-78, et de tous rapports subséquents sur le canal de Beauharnois ; aussi, copie des rapports d'ingénieurs sur la rive nord du Saint-Laurent entre les lacs Saint-François et Saint-Louis ; aussi, copie des résolutions, lettres, etc., de la Chambre de Commerce, corporation ou simples particuliers au sujet de tels travaux. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Bergeron*..............................*Pas imprimée.*

49*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1889—Etat donnant : 1. Un relevé des cas dans lesquels toutes ou partie des soumissions demandées et reçues en dedans de cinq ans, pour travaux quelconques se rattachant aux canaux, ont été rejetées sur le rapport de l'ingénieur en chef des canaux, les noms des soumissionnaires et le chiffre brut de chaque soumission ; avec copie de tous les dits rapports de l'ingénieur en chef et les raisons de tels rejets, spécifiant les cas dans lesquels de nouvelles soumissions ont été demandées ; 2. Dans les cas de demandes de nouvelles soumissions, un état donnant les noms des soumissionnaires et le chiffre brut de chaque soumission, spécifiant quelle soumission a été acceptée, et donnant copie de tous rapports ou autres raisons qui ont donné lieu au rejet des soumissions les plus basses, s'il en est ; 3. Relevé des cas dans lesquels des réclamations pour travaux supplémentaires ont été soumises à la seule décision arbitrale de l'ingénieur en chef des canaux, indiquant les montants payés aux réclamants en vertu de tel arbitrage, et donnant un relevé détaillé des frais payés par le gouvernement ou les autres parties au procès en rapport avec tel arbitrage, dans chaque cas, et à qui payés. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Casey*..*Pas imprimée.*

49*i*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes soumissions reçues par le département des chemins de fer et canaux en septembre et octobre 1888, pour l'élargissement des canaux de Cornwall et des Galops, y compris les quantités approximatives sur lesquelles ont été basées les dites soumissions, et les montants bruts. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et ordres en conseil sur le même sujet, depuis que les dites soumissions ont été reçues. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1889.—*M. Trow*......................................*Pas imprimée.*

50. Copie des ordres généraux n°s 84 et 85, de la cour suprême du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1889, par sir John Thompson—
Imprimée pour la distribution seulement.

51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de la correspondance, rapport, etc., échangée entre les officiers de l'Intercolonial et M. Louis Fortin, de Saint-Octave de Métis, au sujet d'un cheval tué par les chars en octobre 1888. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1889.—*M. Fiset*......................................*Pas imprimée.*

51*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de tous ordres en conseil concernant la répartition de la subvention de $250,000 accordée à la Compagnie du chemin de fer International, entre les différentes sections du chemin, savoir: du Saint-Laurent à Lennoxville, de Lennoxville à la rivière Moose et Mattawamkeag, de Mattawamkeag à la station Harvey, et de Harvey à Salisbury ; aussi, état donnant le nombre de milles dans chaque section, et le montant attribué à chacune. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1889—*M. Jones* (*Halifax*)—
Arrêté du conseil imprimé pour les documents de la session seulement.

51*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 avril 1889—Copie de toute correspondance échangée entre M. Allan Knight ou son avocat et le gouvernement du Canada ou aucun de ses officiers au sujet d'une demande d'indemnité pour dommages résultant de la construction de l'embranchement d'Indian-Town, sur l'Intercolonial. Aussi, copie de tout rapport fait par aucun des officiers du gouvernement sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1889.—*M. Mitchell* ....*Pas imprimée.*

51c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 avril 1889—Copie de toutes lettres, rapports et correspondance échangés entre M. Geo. R. Parker et le gouvernement ou aucuns de ses officiers, et aussi entre le gouvernement et ses officiers au sujet de réclamations pour dommages ou expropriations de terres faites en rapport avec le chemin de fer d'embranchement sur Derby. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1889.—*M. Mitchell—* *Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889—Etat donnant les noms de tous les chapelains d'institutions publiques nommés par le gouvernement, la date de leur nomination, le chiffre de leur salaire, et les dénominations religieuses auxquelles ils appartiennent. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1889.—*M. Innes—* *Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant quelles sommes d'argent ont été payées par le gouvernement à W. A. Webster au cours de chacune des années financières 1887 et 1888 et depuis le 1er juillet 1888, spécifiant les services pour lesquels il a été rémunéré. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1889 —*M. Co ter*..........*Pas imprimée.*

54. Copie du bill de la province de Québec, 51-52 Vic., chap. 13, intitulé : " Acte concernant le règlement des biens des Jésuites," du rapport fait le 16 janvier dernier, ou à toute autre date, à Son Excellence le gouverneur général, au sujet de ce bill, et de tous ordres en conseil, rapports, opinions et autres papiers faisant connaître si le gouvernement a pris le dit bill en considération et à quelle conclusion il en est arrivé à ce sujet ; aussi, copie de toute correspondance échangée au sujet du dit bill entre les autorités fédérales et le gouvernement de la province de Québec, ou toute personne ou personnes quelconques, et de toutes pétitions ou représentations écrites adressées au gouvernement pour ou contre la sanction du dit acte, ainsi que la date à laquelle le dit bill a été reçu et approuvé par le gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889, par sir John A. Macdonald— *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1889—Copie de toutes pétitions adressées au gouvernement par les habitants de la partie riveraine des townships de Yonge et d'Escott, dans le comté de Leeds, Ont., demandant le désaveu d'un acte passé par la législature de l'Ontario, intitulé : " Acte pourvoyant à l'union de la partie riveraine des townships de Yonge et d'Escott," et sanctionné le 23 mars 1888. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889.—*M. Taylor*..........*Pas imprimée.*

56. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889—Copie de la réponse faite par les autorités fédérales au gouvernement impérial au sujet des informations demandées par ce dernier touchant le fonctionnement de l'Acte de Tempérance du Canada dans les différentes provinces de la Puissance. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889—*M. Jamieson*..........*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat indiquant les réparations faites au dragueur *Prince Edward* en 1888, la date du commencement des travaux et leur coût une fois terminés ; aussi, la somme des opérations du dit dragueur, en 1888.—Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1889.—*M. Perry*..........*Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1889—Etat donnant les noms des pêcheurs de l'Ile du Prince-Edouard qui, au cours des années 1886 et 1887, ont présenté des demandes pour la prime de pêche, et dont les demandes ont été rejetées. Aussi, copie des rapports des officiers ou particuliers contre ces réclamations, et les noms et domiciles de tels officiers ou particuliers. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889.—*M. McIntyre*..........*Pas imprimée.*

58a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 février 1889—Copie de toute correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de l'Ontario, concernant l'opportunité de permettre aux blancs de faire la pêche au filet dans les eaux intérieures de l'Ontario, au nord et au nord-ouest des lacs Huron et Supérieur. Aussi, de toute correspondance entre le département des Sauvages et tout autre département du gouvernement au sujet de la misère et de la détresse qui se feraient sentir parmi la population sauvage si l'on permettait de pêcher librement dans les eaux d'où elle tire sa principale subsistance. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889.—*M. Dawson.* *Pas imprimée.*

58b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1889—1. Pour copie de tout ordre ou règlement adopté par le département de la marine et des pêcheries pour régulariser la pêche et mettre en force un système de licence et de taxe des ustensiles de pêche dans les comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Richelieu, Yamaska et Nicolet durant les deux années expirées le 31 décembre 1888. 2. Pour copie de toutes instructions qui peuvent avoir été expédiées durant la même période aux gardes-pêche ayant juridiction dans les dits comtés au sujet de la mise en force, de la suspension, de la modification et de la remise en force du dit règlement. 3. Pour copie de tous rapports et renseignements expédiés par les dits gardes-pêche au département de la marine et des pêcheries en rapport avec la mise en opération du dit règlement. 4. Pour une liste de tous les pêcheurs de chacun des dits comtés, telle que fournie par les garde-pêche, indiquant ceux qui se sont munis de la licence imposée, le montant total reçu comme produit des dites licences depuis la date de la mise en force du dit règlement jusqu'au 31 décembre 1888, aussi bien que ceux qui ne sont pas munis de la licence exigée, dont les ustensiles de pêche ont été confisqués ou non, suivant le cas. 5. Pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondances qui peuvent avoir été adressées au gouvernement ou à aucun de ses membres par aucunes personnes demandant le rappel du dit règlement et l'abrogation de la dite licence, de toutes réponses qui peuvent leur avoir été faites, ainsi que de tous autres documents se rapportant à cette affaire. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Beausoleil*..................... *Pas imprimée.*

58c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et les locataires du droit de pêche sous permis, dans la rivière Matane, ainsi que la correspondance à ce sujet avec les propriétaires riverains, et rapport sur leur opposition au permis, etc. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M. Casgrain*..................... *Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant: 1. Quels sont les ports du Dominion dans lesquels le gouvernement collecte le *hospital due* sur les navires. 2. Quel est le montant qui a été collecté dans chacun de ces ports durant la saison dernière. 3. Combien de matelots ont été soignés dans chacun de ces ports, durant la saison dernière. 4. Combien le gouvernement a payé aux hôpitaux de chacun de ces ports pour la saison dernière. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Lépine*—*Pas imprimée.*

60. Suite de la correspondance, telle que publiée dans le rapport de l'auditeur général, au sujet du montant brut de l'emprunt et du fonds d'amortissement de l'emprunt canadien consolidé. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889, par l'honorable G. E. Foster.—*Pas imprimée.*

61. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, et de tous papiers, rapports et documents quelconques au sujet de l'émission de permis ou licences pour la vente de liqueurs spiritueuses, bière ou autres boissons enivrantes dans les maisons publiques ou autrement, dans les Territoires du Nord-Ouest; aussi, copie de tous règlements, documents et autres pièces promulgués ou adoptés par le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, sous l'autorité desquels des licences ou permis pour la vente de la bière et autres boissons enivrantes ont été accordés dans les dits territoires. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889. *M. Jamieson*..................... *Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant les sommes payées pour travaux ou matériaux fournis pour ouvrir ou améliorer les voies publiques ou les rues dans la cité d'Ottawa, entre le 1er juillet 1888 et le 1er janvier 1889; les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées, le montant payé et pour quel genre de travaux; les noms de toutes personnes en charge de ces travaux à titre d'inspecteurs ou surintendants, et le salaire de chacune, par jour ou par mois. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1889.—*M. McMullen*..................... *Pas imprimée.*

62a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes requêtes, correspondance et documents relatifs à la prolongation, à travers le terrain des fortifications de la cité de Québec, de la rue McMahon jusqu'à la rue d'Aiguillon. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1889.—*M. Guay*..................... *Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1889—Etat faisant connaître le coût, jusqu'à date, de la grange construite à la ferme expérimentale, ou de tous autres bâtiments d'exploitation sur la dite ferme, avec un relevé du nombre de ces bâtiments et de leur emploi, et du nombre de résidences construites sur la ferme et leur coût respectif. Aussi la somme totale du coût de toutes les constructions érigées sur la dite ferme, jusqu'à date. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1889.—*M. McMillan* (*Huron*)—*Pas imprimée.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant les édifices publics érigés en divers endroits du Canada depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 1er janvier 1889, donnant la date du premier crédit voté pour ces édifices, la localité où ils se trouvent, et le coût total jusqu'à la date du 1er janvier 1889. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1889.—*Sir Richard Cartwright.....Imprimée pour les documents de la session seulement.*

65. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 février 1889—Copie des résolutions passées lors de la conférence tenue en 1887, à Québec, par les délégués des provinces de l'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Manitoba, et de tous papiers et correspondance s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1889.—*M. Edgar*..................................*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 février 1889—Etat indiquant :— 1. Le chiffre total des dépenses et des deniers payés jusqu'au 1er janvier 1889, pour la préparation, la publication et l'achèvement des listes de votation, sous l'autorité de l'Acte du Cens Electoral en vigueur lors de la dernière élection générale, et donnant : (*a*) Le montant total payé pour l'impression ; (*b*) le montant total payé aux officiers-reviseurs ; (*c*) le montant total payé aux officiers-reviseurs, aux commis et huissiers ; (*d*) le montant total payé pour toutes autres dépenses relatives à la préparation, publication et achèvement des dites listes ; (*e*) les réclamations contre le gouvernement se rapportant à la préparation des listes non encore réglées. 2. Les dépenses encourues à la date du 1er février 1889, en rapport avec la préparation des secondes listes de voteurs, sous l'autorité de l'Acte du Cens Electoral, et indiquant : (*a*) Le coût total du caractère employé ou à être employé pour composer les listes ; (*b*) le montant payé pour la composition des listes ; (*c*) le coût du papier et de l'impression pour préparer les listes ; (*d*) le coût ou loyer du matériel employé à la préparation des dites listes, jusqu'à la date ci-dessus ; (*e*) le montant de toutes les autres dépenses encourues au sujet de la préparation des dites listes, jusqu'au 1er février 1889. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1889.—*M. Charlton.......Imprimée pour les documents de la session seulement.*

67. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 22 mars 1889, à Son Excellence le gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des baux ou contrats en vertu desquels est occupée la réserve de terrain public qui s'étend sur la rivière Ottawa, de Bay Street à Kent Street, dans la cité d'Ottawa. Présentée au Sénat le 3 avril 1889.—*Hon. M. Clemow*..................................*Pas imprimée.*

68. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 mars 1889, pour une liste donnant les noms des vétérans de la guerre de 1812, actuellement survivants, leur lieu de résidence et le montant de leur pension. Présentée au Sénat le 10 avril 1889.—*Hon. M. Guévremont..................Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

69. Reponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 février 1889—Copie de la preuve et de tous papiers et correspondance concernant les engagements pris par le gouvernement de construire ou d'aider à construire un pont sur la Grande-Rivière, au village de York, dans le comté de Haldimand. Présentée à la Chambre des communes le 11 avril 1889.—*M. Colter.* *Pas imprimée.*

69*a*. Réponse—Correspondance, etc., au sujet des soumissions demandées et reçues pour un pont à Grand-Narrows, pour le chemin de fer du Cap-Breton. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889, par sir John A. Macdonald..................................*Pas imprimée.*

69*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 mars 1889—Copie de toutes pétitions adressées au gouvernement par les habitants de la partie riveraine du township de Yonge, comté de Leeds, Ont., demandant que le creek Jones soit déclaré cours d'eau non navigable, et qu'il soit permis au conseil municipal de construire un pont fixe sur le dit creek. Aussi, copie du rapport de l'ingénieur à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1889.—*M. Taylor*..................................*Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de toute correspondance, rapports, requêtes et tous autres documents échangés jusqu'à cette date, entre le département des postes et l'inspecteur des postes du district de Montréal, M. King, et toutes autres personnes, au sujet du changement de place du bureau de poste de Belle-Vallée, comté de Saint-Jean. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Bourassa*..*Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les officiers ou soldats du 15ème bataillon, demandant de l'aide pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Belleville, et des rapports adressés au gouvernement touchant l'à-propos de donner l'aide demandée. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1889.—*M. Burdett*..................................*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat donnant le montant des droits perçus sur les paniers et boîtes contenant des fruits admis en franchise, depuis le 1er mai 1888. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Charlton*—*Pas imprimée.*

73. Règles générales de la cour maritime de l'Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1889, par sir John Thompson..*Pas imprimées.*

74. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre un état détaillé de la dépense annuelle qu'entraîne la fabrication de la lumière électrique pour l'usage du chemin de fer Intercolonial, et son emmagasinage sur les chars, aux stations de Saint-Jean et d'Halifax, et les noms des personnes chargées du service. Présentée au Sénat le 23 avril 1889.—*Hon. M. Botsford*..*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 avril 1889—Copie de tous papiers et correspondance au sujet d'une réclamation de MM. A. et J. Adams pour pertes subies par le naufrage de leur navire "Carrier Dove," qui a été perdu par suite du changement de position des lumières à Crapaud Harbor, sans que le public en ait été prévenu. Présentée à la Chambre des communes le 23 avril 1889.—*Hon. M. Mitchell*............*Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 avril 1889, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie du rapport adressé au ministre des travaux publics, par les commissaires sur les inondations du fleuve Saint-Laurent. Présentée au Sénat le 25 avril 1889.—*Honorable M. Drummond*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

77. Copie certifiée du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 5 septembre 1888, relatif aux appels dans les causes criminelles portées devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1889, par l'honorable G. E. Foster—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de la correspondance relative à la traduction en français du "Field Exercise," à partir du 23 juillet 1879, échangée tant entre le département de la milice, avec le lieutenant-colonel Audet, qu'entre l'un d'eux et le gérant de la Compagnie d'Imprimerie Canadienne de Montréal, et Benjamin Sulte, écr, et Gebbert-Berthiaume, et tout autre personne concernant la dite traduction. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1889.—*M. Amyot*................*Pas imprimée.*

79. Rapports des baptêmes, mariages et décès dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Iberville, Joliette, Montmagny et Saguenay, pour l'année 1888. Présentés à la Chambre des communes le 27 avril 1889, par M. l'Orateur..*Pas imprimés.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant tout le scrip émis par le gouvernement du Canada, pour toutes fins quelconques, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, les dates et les montants des diverses émissions, et les fins pour lesquelles le scrip a été émis, le mode ou les modes de rachat, le montant de chaque émission rachetée jusqu'à présent, et la balance non encore rachetée à la date du 1er mars 1888. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M. Wilson (Elgin)*—*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant: 1. Le nombre d'immigrants arrivés aux divers ports d'entrée du Canada, chaque année, depuis le 1er janvier 1867 jusqu'au 1er janvier 1889, leurs diverses professions, et le nombre dans chaque profession. 2. Le nombre de ceux qui se sont fixés en Canada et de ceux qui se sont rendus aux Etats-Unis, chaque année. 3. Le nombre de ceux qui se sont rapportés aux divers bureaux d'immigration, chaque année, durant la même période. 4. Le montant dépensé annuellement pour fins d'immigration. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M. Brien*...*Pas imprimée.*

82. Lettre de l'ingénieur en chef des travaux publics concernant l'état et la condition du chemin entre les villes de Dundas et Galt. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par sir Hector Langevin...*Pas imprimée.*

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1887-88,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, SECTION 37, DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ POUR L'IMPRIMEUR DE LA REINE ET LE CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE.

A. SENÉCAL, SURINTENDANT DES IMPRESSIONS.

1889.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE
INTRODUCTION	xix
DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS	xix
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE:—	
Amherst—Edifice public	xix
Antigonish do	xix
Arichat do	xx
Arisaig—Brise-lames	xx
Baddeck—Edifice public	xx
Bayfield—Brise-lames	xx
Baie Saint-Laurent—Chenal	xx
Grand Bras-d'Or—Quai	xx
Big Pond—Quai	xxi
Blue Rock—Rocher Bleu—Brise-lames	xxi
Broad Cove—Quai	xxi
Cheticamp—Chenal	xxi
Clifton—(Vieilles Granges) Quai	xxi
Comeauville—Quai	xxi
Baie des Vaches—Brise-lames	xxii
Cranberry Head—Jetée	xxii
Digby—Jetée	xxii
Eatonville—Quai	xxii
Economy do	xxii
Great Tancook Ile—Jetée	xxiii
Halifax—Entrepôt de vérification	xxiii
Bureau de l'immigration	xxiii
Station de la quarantaine	xxiii
Ingonish—Havre	xxiii
Lismore—Quai	xxiii
Little Narrows—Quai	xxiii
Lower Horton—Quai	xxiv
Mabou—Havre	xxiv
Margaretville—Jetée	xxiv
Meteghan, anse de—Jetée	xxiv
Moidart—Débarcadère pour les bateaux	xxiv
McNair, anse de—Brise-lames	xxiv
New Glasgow—Edifice public	xxv
North Sydney do	xxv
Parrsboro—Jetée	xxv
Pictou—Douane	xxv
Hôpital de la Marine	xxv
Havre	xxv

	PAGE.
PICTOU—Rivière du Milieu	xxv
PORT HOOD—Quai	xxvi
PORT AU MOUTON—Jetée d'amarrage	xxvi
SOUTH-WEST—Brise-lames	xxvi
SAUMON, RIVIÈRE AU—Havre	xxvi
SAULNIERVILLE—Jetée	xxvi
SHEET HARBOUR—Quai	xxvi
SPENCER, ILE DE—Quai	xxvi
SUMMERVILLE—Brise-lames	xxvii
TRUITE, ANSE À LA (ou CENTREVILLE)—Brise-lames	xxvii
WALLACE—Havre	xxvii
WESTERN HEAD—Brise-lames	xxvii
WILLOW COVE (ANSE AU SAULE)—Brise-lames	xxvii
WINDSOR—Edifice du bureau de poste	xxviii
YARMOUTH—Edifice public	xxviii
Havre	xxviii
PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—:	
BELFAST—Jetée	xxviii
CASCUMPEC—Havre	xxviii
CHARLOTTETOWN—Edifice fédéral	xxviii
HICKEY, JETÉE DE—	xxviii
MALPEQUE—Jetée	xxix
MONTAGUE—Bureau de poste	xxix
MURRAY HARBOUR—Jetée	xxix
NINE-MILE CREEK (CRIQUE DE NEUF MILLES)—Jetée	xxix
NEW LONDON—Havre	xxix
NORTH CARDIGAN—Jetée	xxix
PINETTE—Jetée	xxix
SOURIS—Brise-lames	xxx
TIGNISH—Havre	xxx
VERNON, RIVIÈRE—Jetée	xxx
VICTORIA—Jetée	xxx
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—	
ANDERSON'S HOLLOW—Brise-lames	xxx
BAIE VERTE—Quai	xxx
BATHURST—Edifice du bureau de poste, etc	xxxi
BELLIVEAU, VILLAGE—Quai	xxxi
CARLETON—Bureau de poste	xxxi
CAP TOURMENTE—Quai	xxxi
CHATHAM—Edifice du bureau de poste, etc	xxxi
Quarantaine	xxxii
CLIFTON—Brise-lames	xxxii
COCAGNE—Quai	xxxii
DALHOUSIE—Edifice du bureau de poste	xxxii
Havre	xxxii

	PAGE
DORCHESTER—Pénitencier maritime	xxxii
FREDERICTON—Edifice public	xxxiii
GRAND ANSE—Brise-lames	xxxiii
KINGSTON—Hôpital de la marine	xxxiii
ILE AUX PERDRIX—Jetée	xxxiii
MONCTON—Bureau de poste	xxxiii
NEWCASTLE—Edifice public	xxxiv
PORTLAND—Bureau de poste	xxxiv
RICHIBOUCTOU—Havre	xxxiv
RIVIÈRE MADAWASKA	xxxiv
RIVIÈRE SAINT JEAN	xxxiv
SAINT JEAN—Douane	xxxv
Hôpital de la marine	xxxv
Bureau de poste	xxxv
Caisse d'épargne	xxxv
Havre	xxxv
ST. STEPHEN—Edifice public	xxxv
UPPER SALMON, RIVIÈRE—Brise-lames	xxxvi
WILSON, GRÈVE DE, CAMPOBELLO—Brise-lames	xxxvi
WOODSTOCK—Bureau de poste, douane , etc	xxxvi
PROVINCE DE QUÉBEC :—	
AYLMER—Bureau de poste	xxxvi
BAGOTVILLE—Quai	xxxvii
BERTHIER (EN HAUT)—Brise-glaces	xxxvii
CAP DE LA MADELEINE—Jetée	xxxvii
CARLETON—Quai	xxxvii
CHICOUTIMI—Hôpital de la marine	xxxvii
COATICOOK—Edifice public	xxxvii
COTEAU DU LAC—Quai	xxxviii
ETANG DU NORD—Brise-lames	xxxviii
FLINT, QUAI DE—	xxxviii
GROSSE ILE—Station de la Quarantaine	xxxviii
HULL—Bureau de poste	xxxviii
ILE AUX COUDRES—Quai	xxxviii
ILE PERROT—Quai	xxxix
ILE VERTE—Pile	xxxix
JOLIETTE—Edifice du bureau de poste, etc.,	xxxix
KAMOURASKA—Quai	xxxix
LAPRAIRIE—Travaux de protection	xxxix
LES EBOULEMENTS—Jetée	xxxix
L'ISLET—Jetée	xl
LONGUEUIL—Quai	xl
MARIA, RÉSERVE DES SAUVAGES—Chapelle catholique romaine	xl
MONTREAL—Arsenaux	xl
Douane	xl

PAGE.
MONTRÉAL—Entrepôt de vérification.... xl
Bureau de porte.... xl
MURRAY BAY—Quai.... xl
NEW CARLISLE—Quai.... xl
NEWPORT, RIVIÈRE—Travaux de protection.... xli
PAPINEAUVILLE—Ouverture du chenal.... xli
PERCÉ—Quai.... xli
PIOPOLIS—Quai.... xli
PORT DANIEL—Quai.... xli
QUÉBEC—Bâtiments de la Citadelle.... xli
Rocher de la Citadelle.... xli
Douane.... xlii
Halle des exercices militaires.... xlii
Bâtiment des immigrants.... xlii
Observatoire.... xlii
Bureau de poste.... xlii
Bâtiments du quai de la Reine.... xlii
RIVIÈRE CABANO.... xlii
RIVIÈRE CHATEAUGUAY—Creuser le chenal.... xlii
RIVIÈRE DU LIÈVRE—Ecluse et barrage.... xlii
RIVIÈRE DU LOUP (EN BAS) ou FRASERVILLE—Nettoyer le chenal.. xlii
RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT)—Dragage.... xliii
RIVIÈRE GATINEAU—Creuser le chenal.... xliii
RIVIÈRE MADAWASKA—Nettoyer le chenal.... xliii
RIVIÈRE NICOLET—Travaux de protection.... xliii
RIVIÈRE OUELLE—Jetée.... xliii
RIVIÈRE RICHELIEU—Brise-glaces.... xliii
Dragage.... xliii
RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ—Amélioration de la rivière.... xliv
RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS—Dragage.... xliv
RIVIÈRE SAINT-LOUIS—Dragage.... xliv
RIVIÈRE YAMASKA—Ecluse et barrage.... xliv
SHERBROOKE—Edifice public.... xliv
SOREL do xliv
SAINTE-ANNE DE SOREL—Brise-glaces.... xlv
SAINTE ANNE DU SAGUENAY—Quai.... xlv
SAINT-FRANÇOIS (ILE D'ORLÉANS)—Jetée.... xlv
SAINT-IRÉNÉE—Pile.... xlv
SAINT-JÉROME—Edifice public.... xlv
SAINT-LAURENT—Quai.... xlv
SAINT-MICHEL—Quai.... xlvi
SAINT-REGIS—Douane.... xlvi
SAINT-VINCENT DE PAUL—Pénitencier.... xlvi
TROIS-RIVIÈRES—Douane.... xlvi
Bureau de poste.... xlvi
Havre.... xlvi
VAUDREUIL—Quai.... xlvii

PAGE

PROVINCE D'ONTARIO :—

Amherstburg—Bureau de poste xlvii
Barrie do xlvii
Belleville do xlvii
Havre xlvii
Berlin—Edifice du bureau de poste, etc xlvii
Brampton— do xlviii
Brockville do xlviii
Cayuga—Bureau de poste xlviii
Chatham do etc xlviii
Cobourg do douane, etc xlix
Havre xlix
Collingwood—Brise-lames xlix
Cornwall—Edifice du bureau de poste, etc xlix
Galt—Edifice public xlix
Gananoque—Bureau de poste xlix
Goderich—Havre l
Guelph—Bureau de poste l
Hamilton—Halle des exercices militaires l
Bureau de poste, etc l
Hilton, ou Marksdale—Quai l
Kaministiquia, Rivière—Dragage l
Kincardine—Havre li
Kingston—Pénitencier li
Havre li
Kingsville—Havre li
Lake of the Woods—Lac des Bois—Barrage li
Lindsay—Bureau de poste, douane et revenu de l'intérieur li
Little Current—Elargissement du chenal lii
South Nation, Rivière lii
London—Douane lii
Ecole d'infanterie lii
Midland—Quai lii
McGregor's Creek—Travaux de protection lii
Napanee—Bureau de poste et douane liii
Oakville—Havre liii
Orangeville—Bureau de poste liii
Ottawa—Imprimerie Nationale liii
Nouvel édifice des ministères, rue Wellington liii
Edifices du parlement liii
Blocs Est et Ouest liii
Halle Victoria liv
Edifices publics—Réparer les rues liv
Terrains du Parlement liv
Parc de la côte du Major liv
Musée géologique liv

	PAGE
OTTAWA—Station agronomique du centre	liv
Hôtel du gouvernement	liv
Mur de soutènement, côte du Parlement	liv
Ponts de la cité d'Ottawa	liv
OWEN SOUND—Dragage	liv
PARRY SOUND—Nettoyer le chenal	liv
PEMBROKE—Bureau de poste	lv
PETERBORO' do	lv
PORTAGE-DU-FORT—Pont	lv
PORT-ALBERT—Havre	lv
PORT-ARTHUR do	lv
PORT-ELGIN do	lv
PORT-HOPE do	lvi
PORTSMOUTH—Jetée	lvi
PRESCOTT—Bureau de poste, douane et bur. du revenu de l'intérieur.	lvi
RIVIÈRE-AUX-PÊCHES—Travaux de protection	lvi
RIVIÈRE OTTAWA—Détroits en amont de Pembroke	lvi
RONDEAU—Havre	lvii
SAUGEEN, RIVIÈRE—Jetée	lvii
SOUTHAMPTON—Jetée	lvii
STE.-CATHERINE—Bureau de poste	lvii
ST. THOMAS—Edifice du bureau de poste, etc	lvii
THORNBURY—Havre	lvii
TORONTO—Douane	lviii
Entrepôt de vérification	lviii
Bureau de poste	lviii
Havre	lviii
TRENTON—Bureau de poste	lviii

PROVINCE DU MANITOBA :—

BRANDON—Dépôt des mmigrants	lviii
ROUGE, RIVIÈRE—Dragage	lviii
RIVIÈRE DE LA BOUE BLANCHE—Dragage	lviii
STONY MOUNTAIN—Pénitencier	lix
WINNIPEG—Douane	lix
Ecole d'infanterie	lix
Bureau de poste	lix

TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—

BATTLEFORD—Bâtiments de la police à cheval	lix
CALGARY—Casernes	lix
EDMONTON—Cour	lx
FORT SASKATCHEWAN—Casernes de la police à cheval	lx
LETHBRIDGE—Bâtiments de la police à cheval	lx
MAPLE CREEK, etc.—Avant-poste de la police à cheval	lx
MEDICINE HAT—Casernes	lx

PAGE.
McLeod—Douane lx
Casernes lxi
North Saskatchewan, rivière lxi
Prince-Albert—Palais de justice et prison lxi
Bâtiments de la police à cheval du Nord-Ouest... lxi
Qu'Appelle—Ecole industrielle lxi
Regina—Bâtiment de la police à cheval lxi
Chambre du Conseil du Nord-Ouest lxi
Bureau des Sauvages lxi
Palais de Justice lxi
Prison et asile d'aliénés lxi
Bureau de Poste lxi
Résidence du Lieutenant-Gouverneur lxi

PROVINCE DE LA COLOMBIE ANGLAISE :—

Cowichan, rivière—Amélioration du chenal lxii
Esquimalt, Bassin de carénage lxii
Fraser, rivière lxii
Nanaimo—Bureau de Poste lxii
Havre lxii
New Westminster—Pénitentier lxiii
Edifice public lxiii
Nicomeckel, rivière lxiii
Serpentine, rivière lxiii
Somas, rivière lxiii
Victoria—Havre lxiii

DRAGUEURS— lxiii

INGENIEURS, CHAUFFEURS ET GARDIENS lxiv

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS, etc lxiv

CHAUFFAGE, etc., EDIFICES PUBLICS D'OTTAWA lxiv

OPERATIONS GEODESIQUES ET EXAMENS lxiv

GLISSOIRES ET ESTACADES :—

RÉGION DU SAGUENAY— lxiv
do DU SAINT-MAURICE lxiv
do DE L'OTTAWA lxv
do DE NEWCASTLE lxv

PERSONNEL EMPLOYÉ sur les GLISSOIRES et ESTACADES. lxv

CHEMINS :—

CHEMIN DE TEMISCOUATA lxv

PAGE.

PONTS :—

RIVIÈRE DE LA BATAILLE lxv
RIVIERE DE L'ARC lxvi

TELEGRAPHES lxvi
CHENAL DES VAISSEAUX ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC. lxvi
AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC lxvi
OUVERTURE ET FERMETURE DE LA NAVIGATION lxvi
GALERIE NATIONALE DES ARTS lxvi
CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC lxvi
ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS lxvii
ADMINISTRATION DU DÉPARTEMENT lxvii
CORRESPONDANCE OFFICIELLE lxvii
DÉPENSES ANNUELLES SUR LES TRAVAUX PUBLICS.... lxvii
INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS lxvii
TABLEAUX DES DISTANCES lxvii

TABLE DES ANNEXES.

PAGE.

Annexe n° 1. Etat des dépenses durant l'exercice. Par le comptable.......... 3
" 2. Edifices publics du Canada. Rapport de l'architecte en chef.... 23
" 3. Mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics du Canada 49
" 4. Services du chauffage, du gaz, de l'eau et des clochettes, Ottawa. Rapport de l'ingénieur-mécanicien en chef........ 53
" 5. Ports, rivières, dragueurs, dragage et opérations géodésiques. Rapport de l'ingénieur en chef........ 57
" 6. Chenal entre Montréal et Québec. Rapport des Commissaires du havre de Montréal........ 111
" 7. Améliorations du port de Québec et le bassin de radoub à Lévis. Rapport des Commissaires du port de Québec........ 117
" 8. Glissoires et estacades. Région du Saguenay. Rapport du surintendant........ 121
" 9. do Région du Saint-Maurice. Rapport du surintendant........ 125
" 10. do Région de l'Outaouais. Rapport de l'ingénieur surintendant........ 131
" 11. do Région de Newcastle. Rapport de l'ingénieur surintendant........ 137
" 12. do Personnel employé sur les différentes glissoires et estacades........ 141
" 13. Lignes télégraphiques. Rapport du surintendant........ 147
" 14. Ouverture et clôture de la navigation........ 169
" 15. Entreprises adjugées par le ministère ; propriétés achetées ou vendues ; propriétés louées........ 173
" 16. Actes concernant les travaux publics........ 183
" 17. Galerie nationale des Beaux Arts. Rapport du curateur 187
" 18. Administrateurs du département........ 191
" 19. Correspondance officielle du département........ 195
" 20. Dépense annuelle dans chaque province, par le comptable....... 199
" 21. Ingénieurs et leurs assistants employés sur les travaux publics du Canada, par le député ministre des travaux publics......... 203

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1888.

A Son Excellence le Très Honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston dans le comté de Lancaster, dans la pairie de la Grande-Bretagne ; chevalier Grand'Croix de l'ordre Très-distingué du Bain ; gouverneur général du Canada, et vice-amiral d'icelui, etc.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :—

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, article 37, des statuts revisés, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le rapport contient un état des dépenses générales du département, s'élevant à $3,423,943.00, et dont on trouvera des détails à l'annexe 1, pages 5 à 22, suivie des annexes donnant les rapports annuels de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur-mécanicien en chef, et d'autres fonctionnaires du département, ainsi que des états contenant des informations se rattachant au ministère.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère, sont :—

LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien ;

LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction ;

LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES ;

LE DRAGAGE ET LES DRAGUEURS ;

LES PONTS ET CHAUSSÉES ;

LES GLISSOIRES ET ESTACADES ;

LES TÉLÉGRAPHES.

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.

Voici une discription des travaux exécutés dans le cours de l'exercice, pour les édifices publics, les ports, les rivières et le dragage, disposée par ordre alphabétique et par provinces.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

Amherst, chef-lieu du comté de Cumberland, est situé à la tête de la baie de Chignecto, et est à 138 milles au nord-ouest d'Halifax.

Dans le cours de l'exercice la propriété, sur laquelle l'édifice public est érigé, a été clôturée, des doubles chassis ont été fournis, et l'édifice a subi de menues réparations. (Annexe 2, page 25.)

ANTIGONISH.

Antigonish, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la route du chemin de fer Halifax et Cap-Breton, 41 milles à l'est de New-Glasgow.

L'édifice public de cet endroit a subi des réparations.

ARICHAT.

Arichat est le chef-lieu du comté de Richmond, Cap-Breton.

L'édifice public a subi de légères réparations.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, est située sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, 15 milles à l'est de Merigomish, havre le plus rapproché.

Les réparations de la jetée et la construction du brise lames ont été terminées dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 60.)

BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, se trouve sur le côté nord du lac Grand-Bras-d'Or à une quarantaine de milles de Sydney.

Un bâtiment pour la houille, en rapport au bureau de poste, etc., a été érigé, des travaux de nivellement ont été exécutés, et d'autres améliorations ont été exécutées. (Annexe 2, page 25.)

BAYFIELD.

Bayfield, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la côte sud de la baie Saint-George, 8 milles à l'est du havre d'Antigonish et à 15 milles à l'ouest de l'embouchure du détroit de Canso.

Le prolongement du brise-lame s'est continué dans le cours de l'exercice et est aux trois cinquièmes terminés ; le quai qui est situé à un quart de mille au sud du brise-lames a subi des réparations. (Annexe 5, pages 60 et 61.)

BAIE SAINT-LAURENT.

Baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est située à l'extrémité nord de l'île du Cap-Breton, entre les Caps Nord et Saint-Laurent.

Le chenal ouvert en 1886–87, et que, dans mon dernier rapport, je disais s'être rempli, a été de nouveau ouvert, mais sans plus de succès ; il s'est rempli comme dans le cours de l'exercice précédent. (Annexe 5, page 61.)

GRAND-BRAS-D'OR.

Grand-Bras-d'Or, dans le comté de Victoria, se trouve sur la rive sud du chenal du même nom, près de son embouchure sur l'Atlantique.

Dans le cours de l'exercice la construction d'un quai de 160 pieds de longueur, avec une profondeur de 11 pieds à à basse marée, a été commencée et les travaux sont à moitié terminés. (Annexe 5, page 61.)

GRAND ETANG.

Grand Etang, dans le comté de Cap Breton, se trouve sur la baie Est, lac du Grand-Bras-d'Or.

Un quai long de 160 pieds, avec une profondeur de 8 pieds à basse marée, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 5, page 61.)

(*BLUE ROCK*)—ROCHER-BLEU.

Rocher-Bleu, dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie Saint-George, à 2½ milles à l'est du havre de Tracadie.

Le 24 novembre, un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames long de 326½ pieds, devant se prolonger dans une direction sud-ouest du cap Bleu, protégeant ainsi une étendue de 3½ acres, et ayant une profondeur à marée la plus basse, variant de 5 à 12 pieds.

A l'expiration de l'exercice l'entrepreneur n'avait terminé qu'environ un tiers des travaux. (Annexe 5, page 61.)

BROAD COVE.

Le marais de Broad Cove, dans le comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à 19 milles au nord du port de Mabou et à 12 milles au sud de Marguerie.

Le 12 novembre 1886 un contrat a été passé pour la construction d'un quai long de 400 pieds, ayant, au sommet, une largeur de 25 pieds, et une profondeur de 7 pieds d'eau à son extrémité du large. A l'expiration de l'exercice 344 pieds avaient été construits jusqu'à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la marque supposée de la basse marée. (Annexe 5, page 61.)

CHETICAMP.

Cheticamp, à l'extrémité nord du comté d'Inverness, est situé sur la côte sud du golfe Saint-Laurent, à 58 milles de Mabou.

Le dragueur *George McKenzie* a travaillé du 1er août au 21 octobre dans le chenal qui conduit jusque dans le port, donnant une profondeur de 13 pieds. (Annexe 5, pages 61 et 80.)

CLIFTON (OLD BARNS.)

Clifton, comté de Colchester, est situé à la tête de la baie Cobequid, et est à environ 7 milles de Truro.

Un quai de chargement, long de 237 pieds, a été construit dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 61.)

COMEAUVILLE.

Comeauville, dans le comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 3 milles au sud-ouest de la Pointe de l'Eglise.

Dans le cours de l'exercice le quai a subi des réparations considérables. (Annexe 5, page 61.)

COW BAY—BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte orientale de l'île, 18 milles environ au sud-est de Sydney.

Le brise-lames de cette localité a une longueur de 1,380 pieds et est exposé au choc de l'Atlantique pendant les grands vents de l'est. Il est aussi considérablement affaibli par les ravages du taret. Dans le cours de l'exercice la construction a subi des réparations considérables. (Annexe 5, page 62.)

CRANBERRY HEAD.

Cranberry Head, aussi appelé Sandford, se trouve dans le comté de Yarmouth, environ 6 milles au nord-ouest de Yarmouth.

De menues réparations ont été faites à la jetée de cet endroit. (Annexe 5, page 62.)

DIGBY.

Digby, chef-lieu du comté de Digby, est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis, et est le terminus du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

Les travaux entrepris dans le cours de l'exercice se composaient de la construction d'un caisson de 40 x 40 pieds à l'endroit du caisson du large qui avait été déplacé, d'un débarcadère incliné entre ce caisson et la partie intérieure non endommagée de la jetée, et d'une chaussée sur pilotis et poutres liées reliant l'ancienne construction à la nouvelle.

L'enlèvement de la partie de l'ancien caisson du large qui avait été emportée dans le chenal du côté sud du quai, a été entrepris par M. W. E. Browne, mais à l'expiration de l'exercice les travaux avaient fait peu de progrès. (Annexe 5, page 62.)

EATONVILLE.

Eatonville, autrefois, Les Trois-Sœurs, est situé dans le comté de Cumberland, à environ 10 milles au nord du cap Chignecto.

Un quai, long de 120 pieds, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 5, page 62.)

ECONOMIE.

Economie, dans le comté de Colchester, est située sur la côte nord du bassin de Minas.

Un quai, long de 216 pieds, ayant 12 pieds d'eau aux marées ordinaires, à son extrémité du large, et dont la construction a été commencée l'année dernière, a été terminé. (Annexe 5, page 62.)

GRANDE-TANCOOK.

L'île " Grande-Tancook " comté de Lunenburg, se trouve à l'embouchure de la baie Mahone, environ 6 milles au sud de la ville de Chester.

Dans le cours de l'exercice, l'extrémité du large et L de la jetée de cet endroit ont été réparées. (Annexe 5, page 62.)

HALIFAX.

Halifax, capitale de la province, est situé sur le côté ouest de la baie de Chebucto, ou havre d'Halifax, baie profonde de l'Atlantique.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice a subi des réparations générales là où c'était nécessaire.

DÉPOT D'IMMIGRANTS.

Certaines réparations ont été faites et du mobilier a été fourni.

STATION DE LA QUARANTAINE.

La boiserie des édifices a été réparée et peinturée, une cuisine a été construite, des égoûts ont été posés, les caves ont été planchéiées et le bureau du médecin a été installé et meublé. (Annexe 2, page 26.)

INGONISH.

Ingonish, (Igoniche) dans le comté de Victoria, est situé sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre Sydney et le cap Nord.

Les travaux de protection de la grève dont il est question dans mon rapport du dernier exercice, ont été terminés. (Annexe 5, page 62.)

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 18 milles à l'est du port de Pictou.

Un quai, long de 200 pieds et large de 20 au sommet a été terminé. (Annexe 5, page 62.)

PETIT-DÉTROIT.

Petit-Détroit, comté de Victoria, est un rétrécissement du chenal Saint Patrice du lac du Grand-Bras d'Or.

Dans le cours de l'année un quai a été construit du côté sud du Détroit. (Annexe 5, page 62.)

LOWER HORTON.

Lower Horton, dans le comté de King, est à mi-chemin entre Wolfville et Avonport.

A l'expiration de l'exercice on avait commencé à réparer le quai de cet endroit. (Annexe 5, page 63.)

MABOU.

Mabou, dans le comté d'Inverness, est situé dans le golfe Saint-Laurent, à 6 milles au sud de Port Hood.

Le mur en pierre et en fascine construit pour arrêter le mouvement du sable venant d'une direction ouest a été élevé et prolongé de 187 pieds. Sa longueur totale est maintenant de 1,112 pieds. (Annexe 5, page 63.)

MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à environ 42 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de l'exercice cette jetée a subi de nouvelles réparations considérables. (Annexe 5, page 63.)

METEGAN COVE.

Metegan Cove, dans le comté de Digby, se trouve sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 25 milles d'Yarmouth et à 40 millles de Digby.

La façadc du côté de la mer a été planchéiée sur une longueur de 700 pieds; 575 pieds de la façade intérieure ont été réparés et planchéiés, et la construction a subi d'autres réparations. (Annexe 5, page 63.)

MOIDART.

Moidart, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur le détroit de Northumberland, à l'ouest d'Arisaig.

On a fait d'un grand rocher un débarcadère pour les bateaux, en enlevant les cailloux du côté est, nivellant son sommet sur une distance de 28 pieds; et on a construit un abord de 73 pieds de longueur. (Annexe 5, page 63.)

McNAIR, ANSE DE.

L'Anse de McNair, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la côte ouest de la baie Saint-George, à environ 5 milles au sud-ouest du cap George.

Au mois d'avril 1887, un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 160. Du 1er juillet au 30 juin 1888, les matériaux nécessaires ont été délivrés, un caisson long de 80 pieds a été construit prêt à être immergé, et le creusage pour les fondations a été presque terminé. (Annexe 5, page 63.)

NEW GLASCOW.

New Glasgow, dans le comté de Pictou, se trouve sur la rivière de l'Est, près de son embouchure dans le havre de Pictou, et à 104 milles d'Halifax par le chemin de fer Intercolonial.

EDIFICE PUBLIC.

Les tuyaux de la chaudière à l'eau chaude ont été renouvelés, la douane a été munie d'un coffre-fort, et de menues réparations ont été exécutées (Annexe 2, page 26.)

NORTH SYDNEY.

North Sydney, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur le bras nord-ouest du havre de Sydney, à 18 milles de Sydney.

EDIFICE PUBLIC.

Dans le cours de l'exercice, l'édifice devant servir au bureau de poste, à la douane et à d'autres objets, a été terminé, installé, meublé et occupé. (Annexe 2, page 26.)

PARRSBORO'

Parrsboro', dans le comté de Cumberland, se trouve près de l'embouchure de la rivière de l'Ile-aux-Perdrix, sur la côte nord du bassin de Minas.

L'extremité du large de la jetée a été lambrissée, et toute la construction a été réparée. (Annexe 5, page 63.)

PICTOU.

Pictou, chef-lieu du comté de Pictou, est situé sur le havre du même nom, qui s'ouvre dans le détroit de Northumberland.

DOUANE.

Un appareil de chauffage à eau chaude a été posé et terminé.

HOPITAL DE LA MARINE.

Cet édifice a été muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. (Annexe 2, page 26.)

PORT.

Le dragueur *St Lawrence* a creusé à une profondeur de 17 pieds sur une superficie de 900 pieds, au quai du chemin de fer, travaillant du 14 au 19 mai. Au quai du marché, le même dragueur a été occupé du 20 mai au 23 juin à creuser un chenal, à partir du chenal principal du port jusqu'au quai, à une profondeur de 15 pieds.

RIVIÈRE DU MILIEU.

Du 3 au 18 octobre le *St Lawrence* a pratiqué une tranchée de 360 pieds de longueur et de 22 pieds de profondeur vis-à-vis le quai de la compagnie *Black Diamond*, (Annexe 5, pages 63, 78 et 79.)

PORT HOOD.

Port Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur la côte nord du Cape Breton, à 20 milles au nord de l'embouchure nord du détroit de Canso.

L'extrémité du large du quai a été réparée, et le dragueur *St Lawrence* a creusé à une profondeur de 12 pieds à basse-marée. (Annexe 5, page 63, 64 et 78.)

PORT MOUTON.

Port Mouton, dans le comté de Queen, est situé à environ 15 milles à l'ouest de Liverpool.

Le sommet de l'ancien quai d'amarrage a été reconstruit.

PORT MOUTON SUD-OUEST.

Un brise-lames de 165 pieds de longueur, avec un débarcadère pour la commodité des pêcheurs, a été construit. (Annexe 5, page 64.)

RIVIERE AU SAUMON.

La rivière au Saumon se trouve dans le comté de Digby à environ 3 milles au sud du Cap Sainte-Marie.

Le port de la rivière au Saumon est formé par un brise-lames et un quai de chargement du côté sud de l'embouchure de la rivière. Dans le cours de l'exercice 182 pieds de la partie de la jetée sud qui fait face à la rivière, ont été reconstruits. (Annexe 5, page 64.)

SAULNIERVILLE.

Saulnierville, dans le comté de Digby, est situé sur le côté sud de la baie Sainte-Marie, à environ 14 milles à l'ouest de Weymouth.

Le débarcadère a subi des réparations nécessaires. (Annexe 5, page 64)

SHEET HARBOUR.

Sheet Harbour, dans le comté d'Halifax, est situé sur l'Atlantique, 77 milles à l'est d'Halifax.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai de délestage de 60 pieds de longueur sur 15 pieds avec un L de 18 pieds de longueur sur 15 de largeur au sommet, sur la rivière de l'Ouest; les travaux étaient terminés au mois de mai 1888.

ILE SPENCER.

L'ile Spencer, dans le comté de Cumberland, se trouve à l'extrémité occidentale de la baie de Greville, dans le chenal de Minas, baie de Fundy.

Un quai public, long de 300 pieds, est en voie de construction et les travaux progressent bien. (Voir annexe 5, page 64.)

SUMMERVILLE.

Summerville, comté de Queen, est situé sur la côte nord de la Baie de Mouton, à environ 12 milles à l'ouest de Liverpool.

Des réparations générales nécessaires ont été faites au brise-lames, qui est beaucoup exposé aux tempêtes du sud, et qui est aussi beaucoup endommagé par le taret. (Annexe 5, page 64.)

ANSE AUX TRUITES (OU CENTREVILLE.)

L'Anse aux Truites, ou Centreville, dans le comté de Digby, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, presqu'à mi-chemin entre le goulet de Digby et le Petit Passage.

Dans le cours de l'exercice 140 pieds de la partie intérieure qui fait face à la mer, ont été reconstruits de la grève jusqu'au sommet du brise-lames ; et d'autres réparations ont été exécutées. (Annexe 5, page 64.)

WALLACE.

Wallace, dans le comté de Cumberland, est à 16 milles de Wentworth.

La dragueur *Cap Breton* a été occupé à améliorer le chenal du bateau-passeur, et à enlever des obstacles au large des quais des compagnies *Union Freestone* et *Wallace Greystone*. (Annexe 5, pages 64 et 79.)

WESTERN HEAD.

Western Head, comté de Queen, est situé à l'entrée sud de la baie de Liverpool, à environ 4 milles de Liverpool.

Dans le cours de l'exercice, on a commencé la construction d'un brise-lames en pierre ; les travaux n'étaient pas terminés à l'expiration de l'exercice. (Annexe 5, page 65.)

WILLOW, ANSE DE

L'anse de Willow, comté de Queen, se trouve à la tête du Port Mouton.

Un brise-lames, long de 140 pieds, a été construit, dans le cours de l'exercice, pour protéger les bateaux pêcheurs. (Annexe 5, page 65.)

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, est situé sur un bras du bassin de Minas, à 45 milles au nord-ouest d'Halifax.

BUREAU DE POSTE.

Les égouts ont été réparés, nettoyés et mis en bon état, toutes les fenêtres du rez-de-chaussée et du premier étage ont été munies de doubles chassis ; et des additions ont été faites à l'appareil de chauffage. De nouvelles installations de bureau ont été faites et diverses réparations générales ont été exécutées. (Annexe 2, page 26.)

YARMOUTH.

Yarmouth, chef-lieu du comté de Yarmouth, est situé sur une petite baie du littoral de l'Atlantique, 205 milles au sud-est d'Halifax, et est le terminus de la ligne du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les différents bureaux ont été installés, meublés et munis de tapis, et des trottoirs en asphalte ont été posés le long des rues faisant face à l'édifice. (Annexe 2, page 27.)

PORT.

Le dragueur *Canada* a été occupé pendant tout l'exercice à améliorer le chenal du port. (Annexe 5, pages 65 et 79.)

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BELFAST.

La jetée de Belfast, ou comme on l'appelle dans cette localité, "la jetée d'Halliday," se trouve dans le comté de Queen, du côté sud de la baie Orwell.

L'extrémité occidentale de la jetée a été réparée de manière à faciliter le débarquement des passagers et du fret. (Annexe 5, page 59.)

CASCUMPÈQUE.

Cascumpèque, dans le comté de Prince, est situé sur le côté nord de la rivière Foxley, bras de la baie de Cascumpèque, environ 20 milles au sud du cap Nord.

Le creusage d'un chenal à travers la barre de roche obstruant l'entrée du port, qu'on avait commencé en 1885, s'est continué dans le cours de cet exercice. (Annexe 5, page 59.)

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capital de la province, est située sur une langue de terre entre la rivière du nord et la rivière Hillsboro, dans le comté de Queen.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les chassis ont été réparés, le mobilier remis à neuf et les terrains nivelés. (Annexe 2, page 25.)

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey se trouve dans le comté de Queen, sur la rive sud-est de la rivière Hillsboro, à environ 10 milles au nord-ouest de Charlottetown.

Les réparations nécessaires ont été faites à certaines parties de la jetée, une nouvelle cale de débarquement a été construite, les abords partiellement construits et remplis. (Annexe 5, page 59.)

MALPÈQUE.

Malpèque se trouve dans le comté de Prince, du côté est de l'entrée de la baie Richmond.

La jetée de cette localité a subi quelques réparations.

MONTAGUE.

Montague, dans le comté de King, est à environ 26 milles à l'est de Charlottetown.

BUREAU DE POSTE.

La clôture a été terminée, mais le nivellement et le trottoir n'ont été qu'en partie faits vu que l'entrepreneur n'a pu exécuter ces travaux. (Annexe 21, page 25).

PORT DE MURRAY.

La jetée du port sud de Murray, comté de King, est à la tête de la navigation sur la rivière du Sud.

Cette jetée a subi des réparations générales et l'abord a été refait. (Annexe 5, page 59.)

NINE MILE CREEK (RUISSEAU DE NEUF-MILLES).

Nine Mile Creek, dans le comté de Queen, se trouve à 5 milles à l'ouest du phare Block House, à l'entrée du havre de Charlottetown.

La jetée de cet endroit a subi des réparations générales nécessaires. (Annexe 5, page 60.)

NEW LONDON

New London, ou baie de Greville, dans le comté de Queen, se trouve à environ 10 milles au sud-est de l'entrée de la baie Richmond.

Les constructions de ce port ont été réparées là où c'était nécessaire. (Annexe 5, page 59.)

CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-Nord est située sur la rive nord de la rivière Cardigan, près de son entrée dans la baie de Cardigan.

La chaussée a été réparée de manière à la rendre propice au trafic. (Annexe 5, page 60.)

PINETTE.

Cette jetée se trouve sur la rive sud de la rivière Pinette principale, près de son confluent avec les branches nord et sud.

Cette construction a été mise en bon état. (Annexe 5, page 60.)

SOURIS.

Souris se trouve sur la baie Colville, dans le comté de King, 16 milles à l'est de la Pointe-Est, et est le terminus de la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, à l'est.

L'extrémité intérieure du brise-lames, sur une distance de 800 pieds, a été exhaussée là où c'était nécessaire, et remplie de lest; d'autres améliorations ont été faites. (Annexe 5, page 60.)

TIGNISH.

Tignish est situé à l'embouchure de la grande rivière Tignish, dans le comté de Prince, 8 milles environ à l'est de la Pointe Nord.

Le dragueur *Prince Edward* a été occupé jusqu'au 27 août, à creuser le chenal de cet endroit. (Annexe 5, pages 60 et 80.)

RIVIÈRE VERNON.

La jetée de la rivière Vernon est à la tête de la navigation de la rivière, et à environ deux milles en amont de son embouchure sur la baie Orwell.

La jetée a été reparée et considérablement améliorée. (Annexe 5, page 60.)

JETÉE VICTORIA.

La jetée Victoria, Crapaud, est à la tête de la navigation, en se dirigeant vers l'intérieur du bassin de Crapaud.

Une des ouvertures de cette jetée a été réparée. (Annexe 5, page 60.)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, dans le comté d'Albert, est situé sur la côte est de la baie de Salisbury, qui se trouve entre le Cape Enragé et Mathew's Head.

Un contrat a été passé pour la construction de 260 pieds de coffrage, pour relier le brise-lames isolé au rivage, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés. (Annexe 5, page 65.)

BAIE VERTE.

La Baie Verte se trouve sur la côte est du Nouveau-Brunswick, à la frontière entre cette province et la Nouvelle-Ecosse.

Un quai de délestage, long de 100 pieds sur 40 de largeur a été construit à un endroit près de la tête de la baie. Les travaux se sont faits à l'entreprise. (Annexe 5, page 65.)

BATHURST.

Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, se trouve sur la baie de Bathurst qui s'ouvre dans la baie des Chaleurs, à environ 175 milles de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'édifice a été installé, meublé et occupé ; la propriété a été clôturée sur deux côtés ; les trottoirs sur les rues qui font face à l'édifice, ont été faits et la cour, etc., a été nivelée. (Annexe 2, page 27.)

BELLIVEAU VILLAGE.

Belliveau, dans le comté de Westmoreland, se trouve sur la rivière de Petitcodiac, à environ 18 milles en aval de Moncton.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai public, long de 233 pieds, et à l'expiration de l'exercice, environ un tiers avait été construit. (Annexe 5, page 65.)

CARLETON.

Carleton est situé dans le comté de Carleton, sur le côté ouest du havre de Saint-Jean, dans la division électorale de la cité de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE.

Le toit, les gouttières etc., ont été réparés, et un contrat a été passé pour fournir la lumière électrique à l'édifice. (Annexe 2, page 27.)

CAP TOURMENTIN.

Le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, se trouve sur le détroit de Northumberland ; c'est le point d'où l'on fait généralement la traversée à l'Ile du Prince-Edouard, en hiver.

Par suite du fait que les entrepreneurs n'ont pas continué leurs travaux, de nouvelles soumissions ont été demandées, et un second contrat a été passé pour l'achèvement du quai. (Annexe 5, page 65.)

CHATHAM.

Chatham, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rivière Miramichi, 12 milles environ en amont de son embouchure.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La façade et les côtés du toit de l'aile ont été recouverts en ardoise et le toit a été généralement réparé.

QUARANTAINE.

La maison du gardien a été réparée ; des cheminées, des portiques, etc., ont été construits aux hôpitaux, et diverses réparations générales ont été exécutés. Un des hôpitaux a été exhaussé, et des trottoirs ont été construits entre les édifices et les hôpitaux. (Annexe 2, page 27.)

CLIFTON.

Clifton, dans le comté de Gloucester, est situé sur le côté sud de la baie des Chaleurs, 19 milles environ à l'est de l'entrée du havre de Bathurst.

Le brise-lames de cet endroit a subi des réparations générales nécessaires. (Annexe 5, page 65.)

COCAGNE.

Cocagne, dans le comté de Kent, est situé sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, 10 milles environ à l'ouest de Shédiac.

Le quai construit en 1881–82 a été redressé et élargi sur une longueur de 100 pieds. (Annexe 5, page 66.)

DALHOUSIE.

Dalhousie, chef-lieu du comté de Restigouche, est situé sur la rive sud de la rivière Restigouche à son embouchure sur la baie des Chaleurs.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice en pierre, avec toit, portes et cloisons en bois et une toiture métallique. L'édifice principal aura deux étages et demi de hauteur, 38 x 29 pieds. Le rez-de-chaussée sera occupé par le bureau de poste, le premier étage par la douane, la mansarde par le gardien et le sous-sol sera réservé à la fournaise, au combustible, etc. En arrière sera construit un entrepôt de vérification de 28 x 14 pieds, à un étage. (Annexe 2, page 27.)

PORT.

Le quai de délestage, long de 300 pieds, et dont il a été parlé dans mon rapport du dernier exercice, a été terminé. (Annexe 5, page 66.)

DORCHESTER.

Dorchester, chef-lieu du comté de Westmoreland, est situé sur la rive gauche de la rivière Petitcodiac près de son entrée dans la baie Shepody.

PÉNITENCIER.

Un certain nombre de portes de cellules ordinaires ont été faites, et quelques-unes ont été posées. Les machines ont été renouvelées et réparées. Les réservoirs ont été réparés et peinturés, et d'autres parties de l'édifice ont subi des réparations générales. (Annexe 2, page 28.)

FRÉDÉRICTON.

Frédéricton, capitale de la province du Nouveau-Brunswick, est située dans le comté de York, sur la rivière Saint-Jean, environ 60 milles de la ville de Saint Jean.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des trottoirs en asphalte ont été posés ; le bureau de poste et la douane ont été munis d'appareil à gaz ; le bureau des poids et mesures a été installé. Un mât a été érigé et des réparations générales ont été exécutées. (Annexe 2, page 28.)

GRANDE-ANSE.

Grande-Anse, dans le comté de Gloucester, est une petite crique sur la côte méridionale de la baie des Chaleurs, presque à mi-chemin entre Bathurst et Shippagan.

Les matériaux ont été préparés pour continuer la reconstruction du sommet du brise-lames emporté au mois de janvier 1885. (Annexe 5, page 66.)

KINGSTON.

Kingston, dans le comté de Kent, se trouve sur la rivière Richibouctou, à 3 milles de son embouchure, et 36 milles de Shédiac.

HÔPITAL DE LA MARINE.

De nouveaux travaux et des réparations ont été faits à l'hôpital en sus de ceux dont j'ai parlé dans mon rapport du dernier exercice. (Annexe 2, page 28.)

PARTRIDGE ISLAND. (ILE-AUX-PERDRIX).

Partridge Island, dans le comté de Saint-Jean, se trouve directement en face du port de Saint-Jean.

Il y a plusieurs années deux petites jetées ont été construites pour faciliter le débarquement des approvisionnements destinés aux phares et à d'autres bâtiments du ministère de la marine.

La jetée est a été presque détruite pendant une tempête au mois de février, 1887. Les épaves qui furent emportées dans le port, furent enlevées, et à l'expiration de l'exercice la reconstruction de la jetée de l'est fut presque terminée. (Annexe 5, page 66.)

MONCTON.

Moncton, dans le comté de Westmoreland, est situé à la tête de la navigation de la rivière Petitcodiac, à 80 milles de Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial.

BUREAU DE POSTE.

Le couloir public, le portique et les portes ont subi des changements, et des réparations ont été exécutées. (Annexe 2, page 28.)

NEWCASTLE.

Newcastle, chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive gauche de la rivière Miramichi, à 18 milles environ de son embouchure dans la baie de Miramichi.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un tuyau pour fournir l'eau à l'édifice a été posé. Des trottoirs en asphalte ont été posés. La cour a été pavée avec des blocs de cèdre. Des doubles-châssis ont été faits pour les fenêtres, et diverses reparations ont été faites ainsi que du peinturage. (Annexe 2, page 28.)

PORTLAND.

Portland est situé dans le comté et avoisine la ville de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a subi des réparations générales. (Annexe 2, page 28.)

RICHIBOUCTOU.

Richiboucton est situé sur le côté sud-ouest de l'embouchure nord du détroit de Northumberland, et à environ 41 milles au nord du port de Shédiac.

Le brise-lames a été réparé et un barrage en fascines et en pierre, long de 200 pieds, a été construit sur la grève.

Le dragueur *St. Lawrence* a été occupé du 13 juillet au 7 septembre à creuser et à améliorer le chenal du nord, une des entrées extérieures du port. (Annexe 3, pages 66 et 78.)

RIVIÈRE MADAWASKA.

La Madawaska est un tributaire de la rivière Saint-Jean dans laquelle elle se jette, à Edmundston

Le chemin de halage a été amélioré et des obstacles ont été enlevés de la rivière (Annexe 5, page 66.)

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean prend sa source sur les hauteurs qui séparent le Maine du Canada et sur une partie de son cours elle constitue la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

De Saint-Jean à Frédéricton 78 " chicots " ont été enlevés à différents endroits de la rivière. Du 1er au 18 juillet et du 20 septembre au 15 octobre, le dragueur *New Dominion* a été occupé à ouvrir un chenal jusqu'au quai public à la tête de la baie de Belleisle, comté de King ; les travaux ont été terminés à cette dernière date. Au Grand Lac, comté de Queen, le même dragueur a été occupé à améliorer le chenal à travers les battures, travaillant du 18 juillet au 10 septembre. Entre Spring Hill et l'Ile-à-l'Ours, des barres de sable et des cailloux ont été enlevés. Des barres de sable et des cailloux qui obstruaient le chenal ont été enlevés entre l'Ile-

à-l'Ours et les chutes Meductic. Aux chutes Meductic on a dû miner, et des barres de sable et des cailloux ont été enlevés du chenal entre les chutes et la Rivière aux Anguilles, et le chemin de halage a été réparé. Le chemin de halage a été réparé, et des obstacles ont été enlevés entre la rivière aux Anguilles et la rivière des Chutes. Entre Aroostook et la rivière au Saumon, le chemin de halage a subi des réparations. Le chemin de halage a été réparé et des obstacles ont été enlevés entre la rivière au Saumon et le Grand-Saut. Au Grand-Saut des obstacles ont été enlevés, et le barrage du côté est de la rivière a été réparé. Du Grand-Saut à la rivière Saint-François les ponts du chemin de halage ont subi des réparations et le chenal a été nettoyé de cailloux et de barres de sable. A Edmundston le brise-lames a été planchéié. Sur la rivière Tobique, en aval des fourches, le chemin de halage a été réparé, des cailloux etc, ont été enlevés du chenal. (Annexe 5, pages 66, 67 et 79.)

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, métropole du commerce de la province, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Jean ; c'est, comme on le sait, un port de mer important.

DOUANE.

Une partie de la toiture de l'édifice a été renouvelée.

Les ouvrages en fer intérieurs ont été peinturés à neuf. Certains bureaux, ainsi que les passages et les corridors ont été nettoyés, badigeonnés et peinturés, et la boiserie a été vernie, etc. Le sous-sol a été modifié de manière à permettre aux voitures de déposer la houille directement dans la soute à charbon.

HOPITAL DE LA MARINE.

Le toit a été temporairement réparé et l'appareil de chauffage a été prolongé.

BUREAU DE POSTE.

Un bureau pour les matières en entrepôt a été installé. Des grillages en fer ont été posés aux chassis du sous-sol, et une main-courante en fer à l'extérieur de l'édifice.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

Des réparations générales ont été faites à cet édifice. (Annexe 2, pages 28 et 29.)

PORT.

Un contrat a été passé pour la reconstruction de la partie des travaux de protection qui se trouvent à l'extrémité intérieure du brise-lames à la Pointe-au-Nègre, autour du pied du promontoire sur lequel se trouve le fort Dufferin, travaux qui avaient été considérablement endommagés, et pour le renforcement et les réparations d'autres parties des travaux ; et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient à moitié terminés. (Annexe 5, page 67.)

SAINT-STEPHEN—(SAINT-ETIENNE.)

Saint-Stephen, dans le comté de Charlotte, est situé à la tête de la navigation de la rivière Sainte-Croix qui forme partie de la ligne de frontière entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le bureau de poste a été muni d'un coffre-fort, de meubles et de tapis, et l'appareil à gaz, etc., a été posé. (Annexe 2, page 29.)

UPPER SALMON (RIVIÈRE.)

La rivière Upper Salmon, dans le comté Albert, se jette dans la baie Salisbury, 4 milles environ au nord-est de Mathews Head.

Le nouveau prolongement du brise-lames dont j'ai parlé dans mon rapport du dernier exercice, a été terminé, et l'extrémité intérieure de la partie construite en 1883, a été assujétie au moyen de bordages à joints clos et par des fascines et des pierres déposées de chaque côté. (Annexe 5, page 67.)

WILSON'S BEACH, CAMPOBELLO.

Wilson's Beach est situé du côté ouest de l'île Campobello, près de son extrémité septemtrionale.

Le brise-lames a été exhaussé, bordé à joints clos et réparé généralement. (Annexe 5, page 67.)

WOODSTOCK.

Woodstock, chef-lieu du comté de Carleton, est situé sur la rive gauche de la rivière Saint-Jean, à 63 milles de Frédéricton, par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Dans le cours de l'exercice on a fait l'acquisition de tapis, et de menues réparations ont été exécutées. (Annexe 2, page 29.)

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

Aylmer est le chef-lieu du comté d'Ottawa, et situé sur l'Ottawa à environ 9 milles de la ville d'Ottawa.

BUREAU DE POSTE.

Un contrat a été passé pour la construction d'un édifice de 2½ étages, 39 et 29 pieds, avec murs en brique et parements et fondations en pierre, et une annexe en bois en arrière de 24 et 20 pieds. (Annexe 5, page 29.)

BAGOTVILLE.

Bagotville—ou Saint-Alphonse de Bagotville,—se trouve à la tête de la baie des Ha ! Ha !, rivière Saguenay.

Le plancher du quai a été réparé là où c'était nécessaire. (Annexe 5, page 71.)

BERTHIER (*EN HAUT*).

Berthier (*en haut*), dans le comté du même nom, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, 45 milles au nord-est de Montréal.

Le brise-glace construit en 1886 a été exhaussé de 3 pieds. (Annexe 5, page 67.)

CAP DE LA MADELEINE.

Le cap de la Madeleine est situé dans le comté de Champlain, à environ deux milles en aval des Trois-Rivières, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Une jetée de 52½ x 23 pieds au sommet, avec un abord de 200 pieds de longueur, ayant 8 pieds d'eau à son extrémité du large, a été construite à cet endroit. (Annexe 5, page 67.)

CARLETON.

Carleton, dans le comté de Bonaventure, se trouve sur la côte sud de la Baie des Chaleurs, à 36 milles de Campbellton et à 5 milles de Dalhousie, N.-B.

Une salle d'attente et un hangar à marchandises ont été construits sur le quai. (Annexe 5, page 67.)

CHICOUTIMI.

Chicoutimi, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud de la rivière Saguenay, à la tête de la navigation, et à 71½ milles de Tadoussac.

HÔPITAL DE MARINE.

L'intérieur du chemin couvert a été terminé et l'édifice a subi diverses réparations. (Annexe 2, page 29.)

COATICOOK.

Coaticook, dans le comté de Stanstead, se trouve sur la rivière Coaticook, 122 milles au sud-est de Montréal.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tel que mentionné dans mon rapport du dernier exercice, on a fait l'acquisition d'un emplacement pour l'érection d'un édifice public à cet endroit.

Dans le cours du dernier exercice un contrat a été passé pour la construction d'un édifice devant servir au bureau de poste, à la douane et aux bureaux du revenu

de l'intérieur. L'édifice aura $2\frac{1}{2}$ étages, 41 x 56 pieds, une annexe à un étage de 42 pieds 6 pouces sur 20 pieds. Les murs seront en briques avec parements et fondations en pierre. (Annexe 2, page 30.)

COTEAU DU LAC.

Côteau du Lac, ou Saint-Ignace de Soulanges, se trouve sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 34 milles en amont de Montréal.

Un quai de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, ayant 6 pieds d'eau à son extrémité du large, avec un abord de 110 pieds de longueur, est en voie de construction à cet endroit, et était à moitié terminé à l'expiration de l'exercice. (Annexe 5, page 68.)

ETANG-DU-NORD.

L'Etang-du-Nord, dans le comté de Gaspé, est situé à l'extrémité occidentale de l'île aux Meules, une des îles du groupe de la Madeleine, golfe Saint-Laurent.

Le brise-lames qui était en voie de construction à cet endroit depuis un certain temps, est maintenant terminé. Il a 500 pieds de longueur, avec une largeur au sommet de 32 pieds. (Annexe 5, page 68.)

FLINT, QUAI DE.

Le quai de Flint est à la tête du lac Mégantic.

Ce quai qui a été endommagé par la glace lors de la débâcle du printemps, a été réparé.

GROSSE-ILE.

Une île dans le fleuve Saint-Laurent, à environ 33 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmagny.

QUARANTAINE.

L'édifice a subi des réparations générales, et l'enduit de l'hôpital de brique, détruit par la gelée, a été renouvelé. (Annexe 2, page 30.)

HULL.

La ville de Hull se trouve dans le comté d'Ottawa, sur la rive nord de la rivière Ottawa ; elle est reliée à la capitale par le pont suspendu *Union*.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été terminé, installé, meublé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. (Annexe 2, page 30.)

ILE AUX COUDRES.

L'île aux Coudres se trouve dans le comté de Charlevoix, à 12 milles de la baie Saint-Paul.

Le bois de charpente et les défenses de la façade du quai ont été renouvelés là où c'était nécessaire. (Annexe 5, page 68.)

ILE-PERROT.

L'Ile-Perrot, dans le comté de Vaudreuil est située dans le Saint-Laurent entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis.

Le quai dit être en voie de construction, dans mon rapport du dernier exercice, a été terminé. Il se compose d'un caisson, long de 130 pieds et large de 30 pieds, ayant une profondeur d'eau de 8 pieds, et est éloigné du rivage de 580 pieds. (Annexe 5, page 68.)

ILE-VERTE.

Ile-Verte est le chef-lieu du comté de Témiscouata.

Un caisson de 50 et 40 pieds et de 20 pieds de hauteur, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 5, page 68.)

JOLIETTE.

Joliette se trouve dans le comté du même nom, et est situé sur la rivière L'Assomption.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un emplacement ayant été acheté, un contrat a été passé pour la construction d'un édifice de 2½ étages de hauteur, 34 et 50 pieds, en brique, avec parements et fondations en pierre, et d'une annexe en brique à un étage, 17 et 31 pieds ; les travaux sont en voie d'exécution. (Annexe 2, page 30.)

KAMOURASKA.

Kamouraska, dans le comté du même nom, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, 90 milles en aval de Québec.

Des réparations nécessaires ont été faites au quai pour l'empêcher d'être avarié par la glace.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté du même nom, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Afin de prévenir les inondations désastreuses des années dernières, une levée en terre de 1,600 pieds de longueur a été construite, et a eu de très heureux résultats. Un mur de soutènement en coffrage a aussi été construit sur une longueur de 480 pieds. Un nouveau chenal a été ouvert du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'au quai public, par un des dragueurs du département. (Annexe 5, pages 68 et 81.)

LES EBOULEMENTS.

Les Eboulements, dans le comté de Charlevoix, est situé sur la côte nord du Saint-Laurent, 69 milles environ en aval de Québec.

La jetée de cette localité a subi de menues réparations. (Annexe 5, page 68.)

L'ISLET.

L'Islet est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à 63 milles en aval de Québec.

La chaussée et la cale de cette jetée ont été réparées. (Annexe 5, page 68.)

LONGUEUIL.

Longueuil, chef-lieu, du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 3 milles de Montréal.

Le contrat pour la construction du quai à cet endroit, dont parle mon rapport du dernier exercice, a été terminé dans le cours du présent exercice. (Annexe 5, page 67.)

RÉSERVE DES SAUVAGES DE MARIA.

La chapelle catholique a subi des réparations nécessaires. (Annexe 2, page 30.)

MONTRÉAL.

Montréal, la plus grande ville du Canada, se trouve à la tête de la navigation océanique du Saint-Laurent, et est le principal port d'importation et d'exportation de la Confédération.

ARSENAUX.

L'installation des arsenaux et l'ameublement des bureaux sont à se faire.

DOUANE.

L'installation de la grande salle a subi des changements importants, et une pièce non meublée a été installée pour les archives.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

La toiture a été réparée.

BUREAU DE POSTE.

Différents changements, additions et réparations, ont été faits à cet édifice. (Annexe 2, page 31.)

MALBAIE.

Malbaie ou Murray Bay, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 84 milles en aval de Québec.

Le quai a subi de menues réparations. (Annexe 5, page 69.)

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, chef-lieu du comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 65 milles en aval de Campbellton, N.-B.

Le quai a subi des réparations nécessaires. (Annexe 5, page 69.)

NEWPORT (RIVIÈRE).

La rivière Newport se trouve dans le comté de Gaspé et se déverse dans la baie des Chaleurs, du côté nord.

Les matériaux nécessaires au prolongement des ouvrages de protection ont été préparés. (Annexe 5, page 69.)

PAPINEAUVILLE.

Papineauville est situé sur l'Ottawa, à 41 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Du 23 mai jusqu'à l'expiration de l'exercice un dragueur du département a été occupé à creuser un chenal de l'Ottawa jusque dans la baie de Papineauville, et les travaux ont favorablement progressé. (Annexe 5, pages 67, et 81.)

PERCÉ.

Percé, dans le comté de Gaspé, est situé sur la rive nord et à l'entrée de la baie des Chaleurs.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés. (Annexe 5, page 69.)

PIOPOLIS (QUAI DE.)

Le quai de Piopolis est à l'extrémité sud-ouest du lac Mégantic. Le quai a subi de menues réparations.

PORT DANIEL.

Port Daniel, dans le comté de Bonaventure, est situé sur le côté nord de la baie des Chaleurs, environ 75 milles en bas de Campbellton, N.-B.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 350 pieds de longueur et d'une largeur variante, avec un caisson de 50 pieds carrés à l'extrémité du large ; et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient presque terminés. (Annexe 5, page 69.)

QUEBEC.

Québec, capitale de la province du même nom, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à son confluent avec la rivière Saint-Charles, 160 milles en aval de Montréal.

CITADELLE.

Le logement de Son Excellence a subi les réparations et modifications ordinaires.

ROCHER DE LA CITADELLE.

Une nouvelle quantité de schiste qui mettait la vie et la propriété en danger, a été enlevée.

DOUANE.

On a fait des réparations considérables au plancher du sous-sol. Les ouvrages de plomberie ont été en grande partie renouvelés, et un nouveau puits a été foré.

SALLE D'EXERCICE.

Cet édifice a été terminé.

DÉPOT D'IMMIGRANTS.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport du dernier exercice a été terminé et remis au département de l'agriculture.

OBSERVATOIRE.

Le toit et la résidence ont été réparés.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations générales ont été faites à cet édifice, là où le besoin s'en faisait sentir.

ÉDIFICE DU QUAI DE LA REINE.

Des réparations générales ont été faites. (Annexe 2, pages 31, 32.)

RIVIÈRE CABANO.

Cette rivière se verse dans le lac Témiscouata.

Cette rivière a été nettoyée de cailloux et de bois mort sur une longueur de 15 milles. (Annexe 5, page 69.)

RIVIÈRE CHATEAUGUAY.

Cette rivière se verse dans le Saint-Laurent, du côté sud, à quelques milles en amont de Caughnawaga.

Deux dragueurs du département ont travaillé dans le bras inférieur de la rivière, afin d'obtenir un chenal de 8 pieds. (Annexe 5, pages 69, 81 et 82.)

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

La rivière du Lièvre, dans le comté d'Ottawa, se jette dans la rivière du même nom du côté nord, à environ 18 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Les entrepreneurs ont continué la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits-Rapides, dont il est parlé dans mon rapport du dernier exercice; et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient bien avancés. (Annexe 5, page 70.)

RIVIERE-DU-LOUP (EN BAS) OU FRASERVILLE.

La Rivière-du-Loup ou Fraserville, *chef-lieu* du comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 114 milles en aval de Québec.

Une certaine quantité de sable, de graviers et de cailloux a été enlevée du chenal intérieur. (Annexe 5, page 70.)

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT).

La Rivière-du-Loup, dans le comté de Maskinongé, se jette dans le Saint-Laurent (lac Saint-Pierre) sur la rive nord, à 21 milles en amont de Trois-Rivières.

Le dragage à travers la barre à l'embouchure de la rivière, et dont j'ai parlé dans mon rapport du dernier exercice, s'est continué. (Annexe 5, page 70.)

RIVIÈRE GATINEAU.

La Gatineau se jette dans l'Ottawa du côté nord, en aval de la ville d'Ottawa.

Le dragueur *Nipissing*, du département, a été occupé aux mois de septembre et octobre à draguer un chenal en aval du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique et à travers une barre au large du quai du bateau-passeur, à la Pointe-Gatineau. (Annexe 5, pages 70 et 81.)

RIVIÈRE MADAWASKA.

Cette rivière prend sa source dans le lac Témiscouata, et après avoir suivi un cours de 30 milles, elle se verse dans la Saint-Jean, à Edmundston, N.-B.

Des roches et des cailloux qui obstruaient la navigation ont été enlevés sur un parcours d'un mille de la rivière, environ. (Annexe 5, page 70.)

RIVIERE NICOLET.

La rivière Nicolet, dans le comté du même nom, se jette dans le Saint-Laurent du côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Une nouvelle longueur de 630 pieds de travaux de protection en pilotis, a été enfoncée. (Annexe 5, page 67.)

RIVIERE OUELLE.

La rivière Ouelle traverse le comté de Kamouraska et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 75 milles en aval de Québec.

La jetée a été réparée. (Annexe 5, page 10.)

RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu se verse dans le Saint-Laurent, du côté sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 45 milles en aval de Montréal.

Deux brise-glace ont été construits dans le cours de l'exercice pour protéger la ville de Sorel pendant la débâcle du printemps.

Les dragueurs *Nipissing* et *Queen* ont été occupés à redresser et à creuser le chenal croche entre l'île et la rive occidentale, à Saint-Antoine. (Annexe 5, pages 70, 80 et 82.)

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière traverse le comté de Montmorency et se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à environ 22 milles en aval de Québec.

Les améliorations entreprises pour faciliter le flottage du bois sur cette rivière ont été terminés. (Annexe 5, page 71.)

RIVIERE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe, et après avoir suivi un cours d'environ 100 milles, elle se jette dans le lac Saint-Pierre, du côté sud.

Le dragage à travers la batture à l'embouchure de la rivière, à travers la barre deux milles en amont des scieries Tourville, et à travers une autre barre au Grand Coude, s'est continué pendant l'exercice. (Annexe 5, page 71.)

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule dans une direction est à travers le comté de Beauharnois et se jette dans le Saint-Laurent, à Beauharnois.

Le dragueur *Saint-Louis* a terminé le 16 octobre le creusage du coursier d'alimentation. (Annexe 5, pages 71 et 82.)

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska se trouve dans le comté du même nom, et elle se jette dans le Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre, sur la côte au sud.

Le caisson et le barrage de l'Ile à Cardin ont subi différentes réparations et modifications nécessaires. (Annexe 5, page 71.)

SHERBROOKE.

Sherbrooke, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Magog, 101 milles à l'est de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

ÉDIFICE PUBLIC.

La toiture a été réparée et d'autres travaux ont été exécutés. (Annexe 2, page 33.)

SOREL.

Sorel, chef-lieu du comté de Richelieu, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu, à son confluent avec le Saint-Laurent, 45 milles en aval de Montréal.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une horloge a été posée dans la tourelle. (Annexe 5, page 33.)

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Sainte-Anne de Sorel, dans le comté de Richelieu, est située sur la rive sud-est du Saint-Laurent, à environ 3 miles en aval de Sorel.

Un nouveau brise-glace a été construit dans cours de l'exercice, et la jetée n° 3 a été exhaussée. (Annexe 5, page 71.)

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay se trouve dans le comté de Chicoutimi, sur le Saguenay, vis-à-vis Chicoutimi.

On s'est procuré le bois nécessaire à la construction du quai à cet endroit. (Annexe 5, page 71.)

SAINT-FRANÇOIS (ILE D'ORLEANS.)

Saint-François est situé à l'extrémité est de l'Ile d'Orléans, à environ 21 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmorency.

Un débarcadère a été continué et d'autres améliorations ont été faites. (Annexe 5, page 71.)

SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 78 milles en aval de Québec.

Le caisson a été exhaussé de 19 pieds. (Annexe 5, page 72.)

SAINT-JÉROME.

Saint-Jérôme, chef-lieu du comté de Terrebonne, est situé sur la rivière du Nord, 33 milles au nord de Montréal, par chemin de fer.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat a été passé pour la construction d'un édifice en brique, avec fondations et parements en pierre. Le corps principal, de 40 x 56 pieds, aura deux étages, un sous-sol et une mansarde, avec un portique à deux étages sur la façade, de 18 x 8 pieds ; et il y aura une annexe à une étage en arrière, 33 x 21 pieds, qui sera occupée par le bureau de poste, la douane, l'entrepôt de vérification, et les poids et mesures. (Annexe 2, page 32.)

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, se trouve à 14 milles au nord-est de Québec.

La chaussée du quai a été réparée, la cale terminée, et les réparations ont été faites aux parements extérieurs et à la superstructure, etc. (Annexe 5, page 72.)

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, dans le comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 16 miles en aval de Québec.

Des réparations considérables ont été faites au quai. (Annexe 5, page 72.)

SAINT-REGIS.

Saint-Régis, dans le comté d'Huntingdon, est situé sur la côte sud du Saint-Laurent, 6 milles de Cornwall, Ont.

Des châssis doubles ont été préparés, et la boiserie et les hauts de cheminées, ont été réparés. (Annexe 2, page 33.)

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Saint-Vincent-de-Paul est situé sur la rivière des Prairies, dans le comté de Laval, à 13 miles de Montréal.

PÉNITENCIER.

Un bâtiment en pierre de taille pour la chaudière et la machine a été érigé et terminé. Les résidences du préfet et du sous-préfet ont été remises à neuf et munies d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. L'appareil du chauffage à vapeur des dortoirs et de la salle des gardes a été terminé. Une glacière et un hangar à bois ont été construits. La partie inférieure du pont qui conduit à la carrière a été renouvelée. La salle des gardiens a été modifiée et réparée. Un grand four pour la boulangerie a été construit et d'autres améliorations et réparations ont été faites aux édifices. (Annexes 2, pages 32, 33.)

TROIS-RIVIERES.

La ville de Trois-Rivières, qui constitue le district électoral du même nom, est située à la tête de marée du Saint-Laurent, 77 milles en amont de Québec.

DOUANE.

L'édifice a été muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. Certains articles d'installation ont été fournis aux bureaux de l'excise, et les réparations générales ont été exécutées.

BUREAU DE POSTE.

Le système d'égout a été modifié et prolongé, un nouvel appareil de chauffage a l'eau chaude, muni de tuyaux additionnels, etc., a été posé. (Annexe 2, pages 33, 34.)

PORT.

Un brise-glace de 30 x 26 pieds à la base, et de 17 pieds 2 pouces de hauteur, a été construit sur l'avant-rive du Saint-Laurent à environ 1,600 pieds en amont du quai de Dean. (Annexe 5, page 72.)

VAUDREUIL.

Vaudreuil dans le comté du même nom, se trouve sur la rivière Ottawa, 25 milles environ en haut de Montréal.

Dans le cours de l'exercice un quai de 324 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, le caisson extérieur étant de 30 x 20 pieds, a été construit à cet endroit. (Annexe 5, page 72.)

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

Amherstburg, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur la rivière Détroit, cinq milles en amont de l'endroit où elle se joint au lac Erié.

BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage a été modifié, et des réparations ont été faites à l'édifice. (Annexe 2, page 34.)

BARRIE.

Barrie, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la baie de Kempenfeldt, bras du lac Simcoe, 60 milles au nord de Toronto.

BUREAU DE POSTE.

Un mur d'enceinte en pierre a été construit; un trottoir en blocs de bois a été posé sur les rues qui longent les façades de l'édifice, et on a fait l'acquisition de certains articles d'installation et d'ameublement. (Annexe 2, page 34.)

BELLEVILLE.

Belleville est situé dans le district électoral de Hastings-Ouest, à l'embouchure de la rivière Moira qui se jette dans la baie de Quinté, 43 milles à l'ouest de Kingston.

BUREAU DE POSTE.

Les ouvrages de plomberie, etc., ont subi les réparations ordinaires. (Annexe 2, page 34.)

PORT.

Le dragage du chenal pour former un débouché à la rivière pendant la crue des eaux, s'est continué pendant l'exercice, mais par suite du peu de profondeur de l'eau, et la nature dure des matières à enlever, les travaux n'ont pas progressé aussi rapidement que la chose aurait eu lieu autrement. (Annexe 5, page 72.)

BERLIN.

Berlin, dans le district électoral de Waterloo-Nord, est situé sur la Grande-Rivière, à 62 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un nouvel égout a été posé; le logement du gardien a été nettoyé et des réparations ont été faites. (Annexe 2, page 34.)

BRAMPTON.

Brampton, chef-lieu du comté de Peel, est situé sur la rivière Etobicoke, à 21 milles au nord-ouest de Toronto.

BUREAU DE POSTE, ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait l'acquisition d'un lot pour construire un édifice public; les plans etc., sont à se préparer. (Annexe 2, page 34.)

BROCKVILLE.

Brockville, chef-lieu des comtés-unis de Leeds et de Grenville, est situé au pied du lac des Mille-Iles, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 125 milles de Montréal.

BUREAU DE POSTE ETC., ÉDIFICE.

Un trottoir granolithique a été posé en face de l'édifice et des ventilateurs ont été posés dans les châssis. (Annexe 2, page 34.)

CAYUGA.

Cayuga, chef-lieu du comté de Haldimand, est situé sur la Grande-Rivière, à 25 milles au sud de Hamilton.

BUREAU DE POSTE.

Un contrat a été passé pour l'érection d'un bureau de poste. Il se composera d'un corps principal à 2 étages, avec sous-sol et mansarde, 38½ x 25 pieds, et d'une allonge à un étage, de 25 x 23 pieds, à l'exclusion de la voute. Les murs seront en brique avec fondations et parements en pierre. (Annexe 2, pages 34 et 35.)

CHATHAM.

Chatham, chef-lieu du comté de Kent, est situé sur la rivière Thames, 67 milles au sud-ouest de London par le chemin de fer Grand-Tronc.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations ordinaires ont été faites. (Annexe 2, page 35.)

COBOURG.

Cobourg, dans le district électoral de Northumberland-Ouest, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 96 milles à l'ouest de Kingston.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Différentes modifications ont été faites à l'édifice et à l'installation. (Annexe 2, page 35.)

PORT.

Au mois de mars dernier un contrat a été passé pour la reconstruction d'une partie de la jetée ouest ; les travaux progressent favorablement. Le port intérieur a été creusé à 13 pieds par un des dragueurs du département. (Annexe 5, pages (72 et 81.)

COLLINGWOOD.

Collingwood, dans la circonscription électorale de Simcoe-Nord, est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, à 91 milles de Toronto par chemin de fer.

Dans le cours de l'exercice un contrat a été passé pour l'exécution de travaux ayant pour objet de fermer l'ouverture pratiquée entre l'ancien quai et l'extrémité occidentale du brise-lames du large ; et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient presque terminés.

CORNWALL.

Cornwall, *chef-lieu* du district électoral de Cornwall et Stormont, est situé sur le Saint-Laurent, 67 milles à l'ouest de Montréal.

BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE.

Une horloge a été mise dans la tourelle, à laquelle des ventilateurs ont été posés ; la pièce où se trouve l'horloge a été planchéiée. (Annexe 2, page 35.)

GALT.

Galt, dans le district électoral de Waterloo-Sud, est situé sur la Grande-Rivière, 25 milles au nord-ouest de Hamilton.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un pavé en granit a été posé le long de la rue qui fait face à l'édifice. Annexe 2, page 35.)

GANANOQUI.

Gananoqui, dans le district électoral de Leeds-Sud, est située à l'embouchure de la rivière Gananoqui, qui se jette dans le Saint-Laurent, environ 20 milles au nord-est de Kingston.

BUREAU DE POSTE.

Les autorités municipales ayant fait don d'un emplacement, un contrat a été passé pour l'érection d'un édifice à 2½ étages, de 38 x 25 pieds, avec une allonge à un étage, de 25x25 pieds, à l'exclusion de la voute. Les murs seront en brique, avec parements et fondations en pierre. (Annexe 2, page 35.)

GODERICH.

Goderich, dans le district électoral de Huron-Ouest, est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland.

Dans le cours de l'exercice, un dragueur du département a été occupé à creuser un passage d'une profondeur de 18 pieds à travers la barre qui ferme l'entrée du port. Il s'est fait aussi du dragage le long des quais et entre les jetées. (Annexe 5, pages 73 et 80.)

GUELPH.

Guelph, dans le district électoral de Wellington-Sud, est situé sur la rivière Speed, à environ 48 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été nettoyé et réparé. (Annexe 2, page 35.)

HAMILTON.

La ville de Hamilton, comprenant un district électoral qui élit deux députés, est dans le comté de Wentworth, sur la baie de Burlington, à l'extrémité occidentale du lac Ontario.

SALLE D'EXERCICE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport du dernier exercice était à peu près terminé au 30 juin.

BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage a été modifié et agrandi, et on a fait l'acquisition de quelques articles d'installation et d'ameublement. (Annexe 2, pages 35 et 36.)

HILTON OU MARKSDALE.

Hilton ou Marksdale, dans le comté d'Algoma, se trouve sur le côté nord de l'île Saint-Joseph, presque vis-à-vis des mines de Bruce, à environ 50 milles du Saut-Sainte-Marie.

Les travaux que mon dernier rapport disait être en voie d'exécution, ont été terminés au mois d'août 1887.

KAMINISTIQUIA (RIVIÈRE.)

La rivière Kaministiquia prend sa source dans le Lac-des-Chiens, comté d'Algoma, et se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, près de Port-Arthur.

Le dragage s'est continué pour améliorer la navigation de la rivière, et le chenal à travers la batture, à son embouchure, a été élargi. Les bâtiments du plus fort tonnage qui naviguent sur les lacs de l'ouest, peuvent maintenant se rendre jusqu'aux grands élévateurs de Fort-William. (Annexe 5, page 75.)

KINCARDINE.

Kincardine, dans le district électoral de Bruce-Ouest, est situé à l'embouchure de la rivière Pénétangore, qui se jette dans le lac Huron, 31 milles au nord de Goderich.

On est à enfoncer des palplanches le long de la façade nord de la jetée sud, pour l'empêcher de tomber dans le chenal. Un dragueur du département a travaillé du 29 août au 27 octobre, donnant une profondeur de 16 pieds à l'eau basse entre les jetées, et enlevant des obstacles qui obstruaient le bassin. (Annexe 5, pages 73 et 80.)

KINGSTON.

Kingston est situé sur la rive est du lac Ontario, à 172 milles à l'ouest de Montréal.

PÉNITENCIER.

Des additions, des modifications et des améliorations ont été faites aux différents édifices, aux logements des fonctionnaires, aux boutiques, etc., et des réparations, etc., ont été faites généralement là où c'était nécessaire ; on trouvera les détails de ces travaux à l'annexe 2, pages 36 et 37.

PORT.

Les travaux se sont continués dans le cours de l'exercice sur la barre de la Pointe-Frédéric, et 2,818 verges cubes de roc ont été enlevées dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 73.)

KINGSVILLE.

Kingsville, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur le lac Erié, entre la Pointe-Pelée et la rivière Détroit, environ 25 milles à l'est d'Amherstburgh.

Une partie de la superstructure de la jetée occidentale a été reconstruite, et le côté ouest de la jetée occidentale a été recouverte de pierre pour en empêcher l'affouillement. (Annexe 5, page 73.)

LAC DES BOIS.

La somme de $7,000 a été accordée par le parlement pour aider à la construction d'un barrage à Portage-du-Rat, dans le district de Kéwatin, à l'extrémité du lac des Bois, et le barrage ayant été terminé la somme a été versée entre les mains des autorités voulues.

LINDSAY.

Lindsay, dans le district électoral de Victoria-Sud, se trouve sur la rivière Scugog, à 42 milles de Port-Hope et à 65 milles de Toronto.

BUREAU DE POSTE, DOUANE ET BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Après avoir acquis un emplacement, le département a passé contrat pour la construction d'un édifice, dont le corps principal, mesurant 55½ et 47 pieds, aura deux étages, une mansarde et un sous-sol, une tourelle pour une horloge et une allonge à un étage, de 57 et 23 pieds. (Annexe 2, page 37.)

LE PETIT-COURANT.

Dans le district électoral d'Algoma, c'est le chenal qui sépare les îles La Cloche et Manitouline, sur la route qui conduit des ports de la baie Georgienne au Saut-Sainte-Marie, et se trouve à 140 milles environ au nord-ouest de Collingwood.

L'élargissement du chenal, dont il est parlé dans mon rapport du dernier exercice, s'est continué jusqu'à l'expiration de la saison des travaux de 1887. (Annexe 5, page 73.)

RIVIERE DE LA NATION DU SUD.

Cette rivière prend sa source dans le township de Matilda, comté de Dundas, et après avoir suivi un cours sinueux d'environ 100 milles, elle se jette dans l'Ottawa, à Plantagenet.

On a commencé à creuser un chenal à travers une batture de roche de 670 pieds de longueur, à 12 milles en aval du village de Casselman, et dans le cours de l'exercice on a atteint une profondeur de 6 pieds à l'eau basse sur une longueur de 170 pieds. Un dragueur du département a été occupé du 2 au 19 novembre, à enlever un dépôt de sable qui fermait l'embouchure de la rivière. (Annexe 5, pages 76 et 81.)

LONDON.

La ville de London, dans le comté de Middlesex, se trouve sur la rivière Thames, 121 milles à l'ouest de Toronto.

DOUANE.

L'agrandissement de cet édifice, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été terminé, et les bureaux ont été installés et occupés.

ÉCOLES D'INFANTERIE.

Cet édifice a été terminé et occupé. (Annexe 2, page 37.)

MIDLAND.

Midland, dans le district électoral de Simcoe-Est, est au pied de la baie de Gloucester, bras de la baie Georgienne, et est le terminus de la division Midland du chemin de fer du Grand-Tronc.

Le quai dont parle mon dernier rapport a été terminé au mois de février dernier. (Annexe 5, page 73.)

McGREGOR—CRIQUE.

Le ruisseau ou la Crique McGregor, traverse la ville de Chatham, comté de Kent et se jette dans la rivière Thames.

Les ouvrages de protection en pilotis qui avaient été commencés dans le cours de l'exercice précédent, ont été terminés au mois de septembre 1887. (Annexe 5, page 73.)

NAPANEE.

Napanee, chef-lieu du comté de Lennox, est situé sur la rivière Napanee, à 46 milles à l'ouest de Kingston par le chemin de fer du Grand-Tronc.

BUREAU DE POSTE ET DOUANE.

Après avoir fait l'acquisition d'un emplacement pour un édifice public, un contrat a été passé pour l'érection d'un édifice en pierre, dont le corps principal, de 48x58 pieds, aura deux étages avec mansarde et sous-sol, une annexe à un étage, en arrière, de 21x46 pieds, et une tourelle pour une horloge à l'encoignure de la rue. (Annexe 2, page 38.)

OAKVILLE.

Oakville, dans le comté de Halton, est situé sur le lac Ontario, 22 milles à l'ouest de Toronto et 18 milles à l'est de Hamilton.

La reconstruction des 360 pieds du large de la jetée est, commencée dans le cours de l'exercice précédent, a été terminée au mois d'octobre 1887. L'ancienne partie de la jetée est, et la nouvelle construction ont été reliées, et le chenal entre les jetées est et ouest, a été creusé à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. (Annexe 5, page 74.)

ORANGEVILLE.

Orangeville, dans le district électoral de Wellington-Centre, est situé sur une branche de la rivière Crédit, et est à 40 milles de Toronto par le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

BUREAU DE POSTE.

Un coffre-fort à l'épreuve du feu a été installé. (Annexe 2, page 38.)

OTTAWA.

Ottawa, capitale de la Confédération, forme un district électoral qui élit deux députés, et est situé sur la côte sud de la rivière Ottawa, à 117 milles de Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

IMPRIMERIE.

La construction de la nouvelle imprimerie a progressé favorablement.

NOUVEL ÉDIFICE DÉPARTEMENTAL, (RUE WELLINGTON.)

Des soumissions ont été demandées pour les escaliers en fer, et des soumissions seront bientôt demandées pour l'appareil de chauffage.

EDIFICE DU PARLEMENT.

L'appartement du président de la Chambre des Communes a été modifié et réparé, et l'édifice, le mobilier et l'installation ont subi les réparations ordinaires.

EDIFICE EST ET OUEST.

Les réparations nécessaires ont été exécutées, et on a fait l'acquisition d'articles d'ameublement, d'installation, etc.

VICTORIA HALL.

On a acheté cet édifice, situé à l'encoignure des rues O'Connor et Queen, et la partie supérieure a été modifiée et installée de manière à servir à la Galerie des arts; on a conservé le rez-de-chaussée aux pêcheries.

ÉDIFICES PUBLICS, RÉPARATION DES RUES, ETC.

Les rues que le département s'est chargé de maintenir, ont été réparées, et les trottoirs ont été entretenus libres de neige.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été convenablement entretenus pendant l'exercice.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

De nouvelles améliorations ont été faites, et les terrains ont été entretenus en bon état.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Une mansarde non terminée de l'édifice voisin a été louée, divisée et aménagée en bureaux.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

Des contrats ont été passés pour la construction d'une résidence pour le surintendant général des fermes expérimentales; de 4 résidences pour les fonctionnaires; des granges et des écuries qui se rapportent nécessairement à cette institution; d'un musée, des laboratoires et bureaux, dont on trouvera une description complète à l'annexe 2, pages 39 et 40.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Un nouveau séchoir a été construit dans le jardin, et d'autres édifices ont subi des réparations nécessaires. Des égouts ont été posés, et on a fait l'acquisition du mobilier et des tapis nécessaires; et on a fait le nettoyage, les réparations nécessaires, etc. (Annexe 2, p. 40.)

MUR DE SOUTÈNEMENT, COLLINE DU PARLEMENT.

Un mur de soutènement en coffrage, de 310 pieds de longueur, et de 23 pieds de hauteur, a été construit au pied de la colline entre le canal Rideau et la maison de la batterie électrique. (Annexe 5, page 75.)

PONTS DE LA VILLE D'OTTAWA.

Les différents ponts sous le contrôle du département ont subi des réparations générales nécessaires. (Annexe 10, page 134.)

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, dans le district de Grey-nord, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se décharge dans la Baie Georgienne.

Une faible quantité de dragage a été faite dans ce fort.

PARRY-SOUND,

Parry Sound se trouve dans le district de Muskoka, sur la baie Georgienne, à 65 milles de Collingwood.

Des obstacles ont été enlevées du chenal qui conduit jusqu'aux quais.

PEMBROKE.

Pembroke, dans le district électoral de Renfrew-Nord, est situé sur le lac des Allumettes, élargissement de la rivière Ottawa, à 86 milles d'Ottawa par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un contrat a été passé pour la construction d'un édifice en pierre à 2½ étages, de 44 sur 50 pieds, devant servir au bureau de poste, à la douane et au revenu de l'intérieur. (Annexe 2, page 40.)

PETERBORO'.

Peterboro', dans le district électoral de Peterboro'-Ouest, est situé sur la rivière Otonabee, et est à environ 94 milles au nord-est de Toronto.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été terminé, installé, meublé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. (Annexe 2, page 41.)

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Ce pont traverse l'Ottawa à Portage-du-Fort, à 60 milles en amont de l'Ottawa.

L'abord du pont du côté d'Ontario a été élargi de 20 pieds et toute la partie supérieure du pont a été peinturée. (Annexe 5, page 74.)

PORT-ALBERT.

Port-Albert se trouve sur la rive est du lac Huron, à environ 9 milles au nord de Goderich.

Les jetées, qui forment ce pont ont été réparées, et les travaux étaient près d'être terminés à l'expiration de l'exercice. (Annexe 5, page 74.)

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, dans le comté d'Algoma, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

Le prolongement du brise-lames à 1600 pieds, dans une direction est, et dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, sera prochainement achevé.

Plusieurs obstacles qui se trouvaient dans le port, entre le brise-lames et les quais ont été enlevés par un dragueur ; et le chenal a été creusé jusqu'au quai de l'élévateur. (Annexe 5, page 74.)

PORT-ELGIN.

Port-Elgin, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la côte est du lac Huron, 24 milles au nord de Kincardine.

L'éperon dont il est parlé dans le rapport de l'année dernière a été terminé. Du dragage a aussi été fait dans une certaine partie du port afin de donner un accès plus facile à la jetée de débarquement. (Annexe 5, page 74.)

PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le district électoral de Durham-Est, se trouve sur le lac Ontario, 8 milles à l'est de Cobourg.

Certaines parties de la superstructure de la jetée est, et du quai du chemin de fer, ont été réparées, et une barre qui s'était formée au large de l'entrée du port a été enlevée par un dragueur du département. (Annexe 5, pages 75 et 81.)

PORTSMOUTH.

Portsmouth est situé sur la baie du même nom, à 2 milles à l'ouest de Kingston.

Dans le cours de l'exercice on a commencé à renouveler les 7 pieds supérieurs de cette jetée, sur toute son étendue, et les travaux se continuent. (Annexe 5, page 75.)

PRESCOTT.

Prescott, dans le district électoral de Grenville-Sud, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 112 milles à l'ouest de Montréal.

BUREAU DE POSTE, DOUANE ET REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Ayant fait l'acquisition d'un emplacement sur la rue King-Sud et la rue Water-Nord, un contrat a été passé pour la construction de deux édifices de 2½ étages, chacun, 49x28 pieds, avec murs en brique sur fondations en pierre, le bureau de poste faisant face à la rue King et la douane sur la rue Water. (Annexe 2, page 41.)

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

La rivière aux Pêches traverse le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire.

Une nouvelle longueur de 400 pieds de travaux de protection en pilotis, a été faite à l'embouchure de la rivière. (Annexe 5, page 75.)

RIVIÈRE OTTAWA.

La rivière des Outaouais prend sa source dans le lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent près de Sainte-Anne de Bellevue. Sur une grande partie de son parcours, elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

DÉTROIT EN AMONT DE PEMBROKE.

On a continué à draguer à travers les barres de cet endroit de la rivière, pendant une partie de l'exercice. (Annexe 5, page 75.)

RONDEAU (PORT DE)

Le port de Rondeau, dans le comté de Kent, se trouve sur la rive nord du lac Erié, à 140 milles en amont de Port-Colborne.

De légères réparations ont été faites aux jetées est et ouest, et aux pilotis du côté est de la jetée est. (Annexe 5, page 75.)

SAUGEEN (JETÉE DE LA RIVIÈRE.)

Cette jetée est située à l'embouchure de la rivière Saugeen qui se jette dans le lac Huron, au village de Southampton.

La reconstruction de la superstructure de l'ancienne jetée que, dans mon dernier rapport, je disais être en voie d'exécution, a été terminée au mois de juillet 1887. (Annexe 5, page 75.)

SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron.

L'extrémité du large du débarcadère a été reconstruite, et une partie du brise-lames est remplie de pierre et planchéiée à neuf. (Annexe 5, page 76.)

SAINTE-CATHERINE.

Sainte-Catherine, dans le district électoral de Lincoln et Niagara, est située sur le canal Welland, environ 32 milles à l'est de Hamilton.

BUREAU DE POSTE.

Un plancher en érable a été posé et l'édifice a subi des réparations ordinaires. (Annexe 2, page 41.)

SAINT-THOMAS.

Saint-Thomas, dans le district électoral d'Elgin-Est, est situé sur la division Great Western du Grand-Tronc et sur le *Canada Southern*, à environ 15 milles de London.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Une clôture en fer a été construite sur la rue Talbot, et des réparations générales ont été faites. (Annexe 2, page 41.)

THORNBURY.

Thornbury, dans le district électoral de Grey-Est, est situé à l'embouchure de la rivière Beaver, qui se jette dans la baie Georgienne, à 13 milles de Collingwood.

On a fait de nouveaux dragages, pendant l'exercice pour améliorer le port et le rendre plus facile d'accès.

TORONTO.

Toronto, principale ville de la province d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 161 milles à l'ouest de Kingston, et comprend les districts électoraux de Toronto-Est, Centre et Ouest.

DOUANE.

Les bureaux du percepteur et le bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur ont été munis de différents articles d'ameublement.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Une nouvelle chaudière, une nouvelle machine et un ascenseur ont été installés dans l'édifice et l'ancienne machine a été modifiée. Des réparations générales ont aussi été faites aux parties primitivement construites de l'édifice.

BUREAU DE POSTE.

L'intérieur de l'édifice et la succursale de la rue Peter ont été réparés. (Annexe 2, page 42.)

PORT.

Une nouvelle quantité de grosses pierres a été déposée sur la façade du large des travaux de protection de l'île.

TRENTON.

Trenton, dans le district électoral de Hastings-Ouest, se trouve sur la rivière Trent, à son embouchure sur la baie de Quinté, à 101 milles à l'est de Toronto.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un édifice à 2½ étages, de 40 et 49 pieds, avec une annexe à un étage, de 34 et 18 pieds, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 2, page 42.)

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

Brandon, centre d'un riche district agricole, est à 130 milles à l'ouest de Winnipeg.

DÉPOT D'IMMIGRANTS.

La boiserie a été réparée et peinturée. (Annexe 2, page 42.)

RIVIERE ROUGE.

La rivière Rouge vient du sud et se jette dans le lac Winnipeg.

On a fait du dragage, pendant l'exercice, dans le bas-fond, près de Selkirk-Ouest, dans le chenal à l'embouchure de la rivière, dans le chenal de Salimony, à environ ½ mille de l'embouchure, et à Selkirk-Ouest. (Annexe 5, pages 76 et 82.)

RIVIÈRE DE LA VASE BLANCHE.

La rivière de la Vase Blanche se jette dans le lac Manitoba, à 9 milles au nord de Westbourne.

Un dragueur du département a travaillé pendant l'exercice sur la batture à l'embouchure de la rivière et dans la rivière même, entre Totogan et McArthur's Landing. (Annexe 5, pages 76 et 82.)

MONTAGNE-DE-PIERRE.

Montagne-de-Pierre, dans la division électorale de Lisgar, est située sur l'embranchement de Stonewall, chemin de fer Canadien du Pacifique, 13 milles au nord-est de Winnipeg.

PÉNITENCIER.

L'hôpital, la buanderie, les nouvelles chapelles, le magasin du préfet et le bâtiment du combustible, et les cottages pour les gardes ont été terminés dans le cours de l'exercice. La résidence du préfet a été munie d'un appareil à gaz et d'une sonnerie électrique. On a fait l'acquisition du mobilier et d'autres travaux ont été exécutés. Diverses autres additions et améliorations ont été faites à l'édifice en général. (Annexe 2, page 42 et 43.)

WINNIPEG.

Winnipeg est la capitale du Manitoba et constitue la division électorale de Winnipeg; elle est située au confluent des rivières Rouge et Assiniboine.

DOUANE.

Quelques réparations ont été faites et on a fait l'acquisition de divers articles d'ameublement.

ÉCOLE D'INFANTERIE.

Cet édifice a été terminé et transmis au ministère de la marine.

BUREAU DE POSTE.

L'étage supérieur de l'édifice a été installé et meublé pour en faire des bureaux destinés à la division des terres fédérales. D'autres d'améliorations et modifications ont été faites. (Annexe 2, page 43.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BATTLEFORD.

Battleford, dans le district de Saskatchewan, est situé sur la branche nord-ouest de la rivière Saskatchewan, environ 250 milles au nord de Swift-Current qui est à 511 milles à l'ouest de Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

BATIMENTS DE LA POLICE A CHEVAL.

Le corps de garde a été réparé et remis à neuf, et les casernes ont été terminées. (Annexe 2, page 44.)

CALGARY.

Calgary, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière-de-l'Arc, 839 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CASERNES.

Des contrats ont été passés pour la construction de différents bâtiments se rapportant aux casernes de la police à cheval de cet endroit; on trouvera les détails à l'annexe 2, pages 43, 44.

EDMONTON.

Edmonton est situé sur la branche nord de la Saskatchewan, et à 980 milles au nord-ouest de Winnipeg.

COUR DE POLICE.

Cet édifice a été installé et meublé. (Annexe 2, page 41.)

FORT SASKATCHEWAN.

Fort Saskatchewan, dans le district d'Alberta, est à 200 milles de Calgary, station la plus rapprochée sur le chemin de fer du Pacifique.

Les casernes de la police à cheval ont été réparées et agrandies. (Annexe 2, page 47.)

LETHBRIDGE.

Lethbridge, dans le district d'Alberta, est le terminus du chemin de fer de la Compagnie de charbon et de navigation du Nord-Ouest, qui s'étend de Dunmore sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à une distance de 110 milles.

BATIMENT DE LA POLICE A CHEVAL.

Des bâtiments ont été remodelés et agrandis, et diverses autres constructions devant servir de logements pour les officiers, de magasin et de bureau pour le maréchal des logis, de sellerie, de boutique, etc , ont été érigées. (Annexe 2, page 44.)

MAPLE CREEK.

Maple Creek, dans le district d'Assiniboia, est une station sur l'artère principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, 596 milles à l'ouest de Winnipeg.

CASERNES.

Une maison en troncs d'arbres devant servir d'avant-poste à la police à cheval a été érigé aux Buttes-de-Tondre et à la Montagne de Bois. (Annexe 2, page 45.)

MEDICINE-HAT.

Medicine-Hat, dans le district d'Assiniboia, est situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, 660 milles à l'ouest de Winnipeg.

CASERNES.

La boiserie a été peinturée et des réparations ordinaires ont été faites. (Annexe 2, page 45.)

McLEOD.

Fort McLeod, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière du Vieil-Homme, à 102 milles au sud de Calgary et à 30 milles de Lethbridge, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée.

DOUANE.

Un bâtiment à un étage et demi, devant servir de douane et d'entrepôt, a été érigé.

CASERNES.

De nouvelles cheminées ont été construites et des réparations ordinaires ont été faites. (Annexe 2, page 44.)

RIVIERE SASKATCHEWAN DU NORD.

La rivière Saskatchewan prend sa source dans les Montagnes Rocheuses, et après avoir suivi un cours d'environ 1,200 milles, elle se jette dans le lac Winnipeg.

Une nouvelle quantité de cailloux et de barres de sable a été enlevée de la branche nord.

PRINCE-ALBERT.

Prince-Albert, dans le district de Saskatchewan, est situé sur la rivière Saskatchewan, environ 200 milles au nord-ouest de Qu'Appelle, station la plus rapprochée sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon dernier rapport, a été terminé, installé et occupé, et diverses autres additions et améliorations ont été faites.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

Les différents bâtiments nécessaires au service de la police ont été terminés. (Annexe 2, page 45.)

FORT QU'APPELLE.

Fort Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboïa, est situé sur la rivière Qu'Appelle, à 20 milles de la station de Qu'Appelle sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

L'annexe devant servir d'école pour les petites filles, et dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière, est presque terminée. (Annexe 2, page 45.)

RÉGINA.

Régina, capitale des territoires du Nord-Ouest, se trouve dans le district d'Assiniboïa, 356 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

PALAIS DE JUSTICE.

L'intérieur a été nettoyé, meublé, installé et muni de poëles.

PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Des clôtures et des dépendances ont été construites, une maison a été érigée sur le puits, et une pompe aspirante a été posée dans l'édifice.

BUREAU DES SAUVAGES.

Des fondations en pierre ont été posées au-dessous de l'édifice, les murs ont été lambrissés en brique, et la boiserie extérieure a été peinturée.

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Les réparations nécessaires ont été faites.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Les différents bâtiments en rapport au service de la police à cheval qui ont été décrits dans mon rapport du dernier exercice, ont été terminés et occupés.

SALLE DU CONSEIL DU NORD-OUEST.

La salle du conseil a été tapissée et peinturée à neuf.

BUREAU DE POSTE.

De menues réparations ont été faites. (Annexe 2, page 46.)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

COWICHAN (RIVIÈRE).

L'amélioration du chenal de la rivière s'est continué dans le cours du dernier exercice. (Annexe 2, page 76.)

ESQUIMALT.

Esquimalt, dans la division électorale de Victoria, est situé sur le détroit de San-Juan de Fuca, à environ 3 milles de la ville de Victoria.

Le bassin qui a été ouvert au mois de juillet 1887, par l'entrée du vaisseau de guerre anglais *Cormorant*, a été muni d'un appareil d'éclairage à l'électricité, et est abondamment alimenté d'eau douce. (Annexe 5, page 76.)

FRASER (RIVIERE.)

La rivière Fraser est la plus grande de la Colombie-Britannique, et elle prend sa source dans les montagnes Rocheuses ; après avoir suivi un cours d'environ 700 milles, elle se jette dans le golfe de Georgie.

L'amélioration du chenal nord à travers les bancs de sable à l'embouchure de la rivière s'est continuée dans le cours de l'exercice, et le bateau-chèvre *Samson* a été occupé à enlever les " chicots " du chenal sur une longueur de 90 milles à partir de l'embouchure en montant. (Annexe 5, pages 76, 83.)

NANAIMO.

Nanaïmo, dans la division électorale de Vancouver, se trouve sur la côte est de l'île de Vancouver, sur le golfe de Georgie, à 70 milles de Victoria.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations et des améliorations ont été faites. L'appareil à gaz a été posé dans l'édifice et les tuyaux à l'eau ont été prolongés jusqu'au premier étage. Annexe 2, page 47.)

PORT.

Dans le cours de l'exercice on a commencé à enlever le rocher *Nicolet* ; le 30 juin les travaux progressaient favorablement. (Annexe 5, page 77.)

NEW-WESTMINSTER.

New-Westminster, dans la division électorale du même nom, est situé sur la rive nord de la Fraser à environ 75 milles de Victoria.

PÉNITENCIER.

Différentes améliorations qu'on avait commencées ont été terminées dans le cours de l'exercice, et d'autres travaux ont été entrepris.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'appareil a gaz à été posé et des modifications et des réparations ont été faites au premier étage. (Annexe 2, page 47.)

NICOMEKLE (RIVIERE).

La tranchée du Grand Coude a été élargie. (Annexe 5, page 77.)

RIVIÈRE SERPENTINE.

Un fossé ou tranchée d'environ un mille et demi de longueur a été creusé, et a eu d'heureux résultats pour empêcher que les terres voisines soient inondées. (Annexe 5, page 77.)

RIVIÈRE SOMAS.

Les chicots et les obstacles qui obstruaient l'embouchure de la rivière ont été enlevés jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur. (Annexe 5, page 77.)

VICTORIA.

Victoria, capitale de la Colombie-Britannique, est située près de l'extrémité sud-est de l'île Vancouver, et forme un district électoral, élisant deux députés.

Le dragueur du département a été occupé dans le cours de 1887 à enlever de l'argile et des cailloux autour du rocher *Dredger*, et, au commencement de 1888 à creuser le port au large de Shoal Point. (Annexe 5, pages 77, 82, 83.)

DRAGUEURS.

On trouvera à l'annexe 5, page 83, une liste du matériel de dragage appartenant au département.

A l'annexe n° 5, pages 84 à 110 on trouvera les tableaux donnant les détails des dépenses, des différents dragueurs, ainsi que la classification et les quantités de matières enlevées, et d'autres tableaux intéressants.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.

On trouvera à l'annexe 3, pages 50, 51 et 52, une liste des différents ingénieurs dans les divers édifices publics du Canada, avec les salaires qu'ils touchent.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents sommes payées pour l'éclairage, le chauffage et l'approvisionnement d'eau des différents édifices publics, sont indiquées à l'annexe n° 1, pages 10, 11, 12.

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Le rapport de l'ingénieur-mécanicien en chef sur les services du chauffage, de l'éclairage, de l'eau et des sonneries des différents édifices publics à Ottawa, se trouve à l'annexe 4, pages 55, 56.

OPÉRATIONS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Pendant l'exercice il a été fait, à 119 endroits, des relèvements géodésiques et des examens dont on trouvera la liste à l'annexe 5, pages 77, 78.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay, sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,344 pieds.

La reconstruction de la glissoire a été terminée dans le cours de l'exercice, et les réparations nécessaires ont été faites aux estacades, aux barrages et aux jetées d'amarrage. (Annexe 8, page 123.)

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les travaux du Saint-Maurice sont situés à sept stations, entre l'embouchure de la rivière et les chutes de La Tuque, distance de 100 milles ; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice.

Par suite de l'époque tardive du printemps le nombre ordinaire de billots faits dans le haut du Saint-Maurice, n'était pas arrivé, à la fin de l'exercice, aux estacades de l'embouchure de la rivière.

En conséquence des soins qu'on a mis à faire passer le bois, les travaux n'ont pas été beaucoup avariés. Des réparations ont été faites aux estacades des différentes stations, lorsque c'était nécessaire ; on trouvera les détails à l'anneue n° 9, pages 127, 128, 129.

RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages destinés à faciliter le flottage du bois se résument comme suit : environ un mille de canaux, plus de trois milles de glissoires, près de 13 milles d'estacades et plus de 17 milles pieds linéaires de barrages, avec empellements, jetées, piles de dérivation, etc., en proportion.

Comme dans d'autres parties du Canada l'eau de cette rivière a baissé à un niveau très bas, ce qui a considérablement retardé la descente, opération qui, dans nombre de cas, a dû être abandonnée pour cette année.

La sécheresse de l'été a été la cause de nombreux incendies de forêt considérables, qui ont fait des dommages aux parties exposées de plusieurs barrages à Madawaska.

On trouve à l'annexe 10, pages 133 à 136, une description des réparations, de la reconstruction et de la construction exécutées sur cette rivière et ses tributaires.

RÉGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes : ceux en rapport avec la navigation, qui sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, et qui sont sous le contrôle du ministère des travaux publics.

Les eaux de ce district se sont maintenues à un bon niveau moyen, les crues du printemps s'écoulant sans faire beaucoup de dommages aux différents travaux.

On trouvera à l'annexe 11, pages 139, 140, une description des réparations exécutées aux différentes stations.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 12, pages 143-145, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc, de chaque employé.

CHEMINS.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend de la Rivière-du-Loup (en bas) jusqu'à la frontière des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, sur une distance de 67 milles.

La chaussée, les ponceaux et les ponts ont été réparés là où c'était nécessaire. (Annexe 5, page 72.)

PONTS.

RIVIÈRE DE LA BATAILLE.

Un contrat a été passé pour la construction d'un pont sur la rivière de la Bataille, à Battleford, T. N. O., et, à l'expiration de l'exercice, les travaux n'étaient pas commencés.

RIVIERE DE L'ARC.

Ce pont qui traverse la rivière de l'Arc à Calgary, T. N.-O., et dont il est parlé dans mon dernier rapport, a été terminé.

TÉLÉGRAPHE.

Les différentes lignes que possède et qu'exploite le gouvernement, ou d'autres, en son nom, ont été entretenues en bon état pendant l'exercice.

A part le parachèvement, par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, de la ligne à partir de Colpoy's Bay jusqu'à Tobermory, Ontario, distance de 56 milles, il ne s'est pas fait de travaux considérables si ce n'est les poteaux qui ont été renouvelés, pendant l'exercice. On trouvera dans le rapport du surintendant des lignes télégraphiques de l'Etat, les détails complets, avec les tableaux, donnant les distances, les noms des télégraphistes et les appointements qu'ils touchent. (Annexe 13, pages 149 à 168.)

CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

Les commissaires du port de Montréal ont continué, pendant l'exercice, à creuser, à 27½ pieds, le chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec. On trouvera à l'annexe 6, pages 113 à 115, une description des travaux exécutés.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 7, page 119, on trouvera le rapport des commissaires sur les travaux sous leur direction.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 14, pages 171 et 172 contient un état indiquant les dates de la clôture de la navigation en 1887 et de l'ouverture en 1888, aux principaux ports du Canada, et une liste des ports qui sont toujours ouverts.

GALERIE NATIONAL DES BEAUX ARTS.

Les tableaux qui occupaient autrefois une salle au-dessus de la cour suprême ont été transportés à la présente galerie, au-dessus de l'exposition des pêcheries, sur la rue O'Connor; cette pièce a été installée pour cette fin.

Le nombre des peintures s'est augmenté dans le cours de l'année, et le curateur dit dans son rapport que le nombre des visiteurs va toujours en augmentant. (Annexe 17, page 189.)

CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.

A l'annexe n° 15, pages 175-184, on trouvera des états indiquant les contrats passés par le ministère, les propriétés achetées et les propriétés louées par le ministère pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 16, page 185, contient une liste de quelques-uns des Actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session de 1888, et se rapportant au ministère des travaux publics ou aux travaux dont il a la direction.

OFFICIERS DU DEPARTEMENT.

L'annexe n° 18, pages 192-193, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires de la commission des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867 ; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1888.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 19, page 197, contient un résumé de la correspondance officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1888.

DÉPENSES ANNUELLES POUR LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 20, page 201, contient un état résumé des dépenses annuelles faites, dans chaque province, pour l'exécution et les améliorations des travaux publics, à compter du 1er juillet 1867 au 30 juin 1887.

INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS.

L'annexe n° 21, pages 203 à 221, contient une liste (en tant qu'on a pu s'en assurer) des ingénieurs et des aides-ingénieurs employés aux travaux publics du Canada, à compter de 1815 à 1889. On attire l'attention sur la note du sous-ministre des travaux publics, à la page 203.

TABLEAUX ET MÉMOIRES.

Le supplément de mon rapport de l'exercice précédent contient différents tableaux et mémoires se rapportant à la navigation intérieure du Canada, à la hauteur du Saint-Laurent, du lac Champlain et de l'Hudson, au-dessus du niveau mitoyen de la mer, aux routes océaniques du Canada et des Etats-Unis aux pays étrangers, à la route canadienne par terre jusqu'à la mer, aux chemins de fer et aux lignes télégraphiques de l'Etat, à la route canadienne et américaine de Liverpool au Japon, au chemin de fer Canadien du Pacifique, aux canaux de Suez et de Panama, et le coût des travaux du Canada ; ces tableaux et ces mémoires n'ont pas été inclus dans le présent rapport, vû que le supplément a été publié en 1888.

HECTOR L. LANGEVIN,
Ministre des travaux publics.

OTTAWA, janvier 1889.

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE.

(Renvoi nº 93,012.)

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux Publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
En général			11,351 67	11,351 67
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste, etc	566 84			566 84
Antigonish do		113 30		113 30
Arichat do		150 07		150 07
Baddeck do	892 75			892 75
Halifax, édifice fédéral	959 08	512 00		1,471 08
do entrepôt de vérification		1,760 81		1,760 81
do pénitencier		2,123 81		2,123 81
Lunenburg, bureau de poste, etc		53 27		53 27
Nappan, ferme expérimentale	44 28			44 28
New-Glasgow, bureau de poste, etc.		238 83		238 83
Sydney (Nord) do	6,220 14			6,220 14
Pictou, appareil de chauffage de la douane	2,672 99	439 60		3,112 59
Sydney, hôpital de marine	1,106 48			1,106 48
do (sud), station de quarantaine	564 21	304 00		868 21
do do bureau de poste	0 45			0 45
Truro, bureau de poste, etc		83 23		83 23
Windsor do		286 98		286 98
Yarmouth do	3,974 95	30 00		4,004 95
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral (nouveau)	10,346 34	2,144 75		12,491 09
Montague, bureau de poste, etc	1,906 30			1,906 30
Summerside do	90 07	8 02		98 09
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc	2,973 41			2,973 41
Carleton (Saint-Jean), bureau de poste		38 35		38 35
Chatham, bureau de poste		145 91		145 91
do bâtiment de quarantaine		480 84		480 84
Dalhousie, bureau de poste, etc	545 73			545 73
Dorchester, pénitencier	8,397 91			8,397 91
Frédéricton, bureau de poste, etc		2,080 70		2,080 70
Kingston, hôpital de marine		282 26		282 26
Middle Island, station de quarantaine		10 00		10 00
Moncton, bureau de poste, etc	234 93	85 35		320 28
Newcastle do	4,233 03	64 12		4,297 15
Portland do	1,625 39	147 98		1,773 37
Saint-Jean, douane	1,514 55	406 87		1,921 42
do Fort-Dufferin		116 46		116 46
A reporter	48,869 83	12,107 51	11,351 67	72,329 01

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report	48,869 83	12,107 51	11,351 67	72,329 01
ÉDIFICES PUBLICS.—*Suite.*				
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Saint-Jean, hôpital de marine	258 20	15 20		273 40
do bureau de poste	560 53	228 43		788 96
do caisse d'épargne	268 77	457 01		725 78
St. Stephen, bureau de poste, etc	2,217 41	73 07		2,290 48
Sussex do		30 35		30 35
Woodstock do	1,800 35			1,800 35
Québec.				
Aylmer, bureau de poste, etc	1,205 68			1,205 68
Carillon, bureau du canal		22 91		22 91
Chicoutimi, hôpital de marine		796 50		796 50
Coaticook, bureau de poste, etc	451 64			451 64
Dundee, douane		39 00		39 00
Grosse-Ile, station de quarantaine	3,829 28			3,829 28
Hull, bureau de poste, (nouveau)	7,573 91	55 00		7,628 91
Joliette do	4,305 60			4,305 60
Lévis, bâ imdnt de quarantaine des bestiaux, etc	375 20			375 20
Maria, chapelle de la réserve des Sauvages	500 00			500 00
Montréal, salles d'armes	44,928 04			44,928 04
do bureaux des examinat. du service civil		50 00		50 00
do douane	15,176 78	80 00		15,256 78
do salle d'exercice		328 72		328 72
do entrepôt de vérification	869 62	52 17		921 79
do bureau du revenu de l'intérieur		42 50		42 50
do bureau de poste	9,564 97	1,559 70		11,124 67
Quebec, édifices de la citadelle		1,945 78		1,945 78
do "rocher" do	6,025 74			6,025 74
do bureaux des examinat. du service civil		4 50		4 50
do bureaux du comm's des travaux		440 00		440 00
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois		774 65		774 65
do douane	6,619 83	100 00		6,719 83
do salle d'exercices	4,625 00			4,625 00
do entrepôt de vérification	2,235 58	14 00		2,249 58
do bâtiment des immigrants	27,916 38			27,916 38
do hôpital de marine		252 77		252 77
do observatoire	612 47			612 47
do anc éd du parlement, terrain, loyer, etc.			2,397 22	2,397 22
do bureau de poste	357 03	692 72		1,049 80
do bâtiments du quai de la reine	1,480 80			1,480 80
Sherbrooke, bureau de poste, etc	201 58	170 08		371 66
Sorel do	4,744 82			4,744 82
Ste-Anne-de-Bellevue, bureau du rev. de l'intérieur		80 00		80 00
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc	1,681 36			1,681 36
Saint-Jean, casernes		50 00		50 00
do bureau de poste, etc		150 00		150 00
Saint-Régis, douane		177 50		177 50
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	37,324 87			37,324 87
Trois-Rivières, douane	3,317 90	31 10		3,349 00
do bureau de poste	829 57	48 62		878 19
A reporter	240,728 79	20,869 79	13,748 89	275,347 47

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	240,728 79	20,869 79	13,748 89	275,347 47
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario.				
Amherstburg, bureau de poste, etc		203 55		203 55
Barrie do	3,725 68	6 50		3,732 18
Belleville do		141 25		141 25
Berlin do	547 45	22 38		569 83
Brampton do	27 20			27 20
Brantford do	23 00	39 46		62 46
Brockville do	717 97			717 97
Cayuga do	1,800 50			1,800 50
Chatham do	18 30	36 76		55 06
Clifton do		45 38		45 38
Cobourg do	1,406 78			1,406 78
Cornwall do	2,668 35	265 01		2,933 36
Dundas do	2,249 00	1,000 00		3,249 00
Galt do	1,070 77	12 95		1,083 72
Gananoque do	4,862 55			4,862 55
Goderich do	1,054 69			1,054 69
Guelph do	544 46			544 46
Hamilton, douane (ancienne)		9 60		9 60
do salle d'exercice	42,509 52			42,509 52
do bâtiment des immigrants	313 70			313 70
do bureau de poste, etc	3,757 95	235 54		3,993 49
Kingston, bureaux des examinat. du service civil		26 40		26 40
do douane	7 20			7 20
do collège militaire	575 01	14 00		589 01
do pénitencier	17,398 22			17,398 22
do bureau de poste		1,063 26		1,063 26
Lindsay do	4,190 44			4,190 44
London, douane	14,963 75	752 50		15,716 25
do école d'infanterie	30,088 96			30,088 96
do bureau de poste		1,332 74		1,332 74
Napanee do etc	4,718 39			4,718 39
Orangeville do etc	329 32	8 90		338 22
Ottawa, station centrale du feu (octroi du gouvernement à la corporation)	15,000 00			15,000 00
do entrepôt de vérification	116 45	1,765 83		1,882 28
do ferme expérimentale	54,761 52			54,761 52
do musée géologique		1,671 71		1,671 71
do do gaz			674 80	674 80
do galerie nationale des arts			1,180 35	1,180 35
do bureau de poste, etc	369 75	3,553 13		3,922 88
do do gaz			1,961 00	1,961 00
do bureau d'imprimerie	53,112 41			53,112 41
do do (temporaire)		738 33	175 00	913 33
do édifices du parlement		138,304 62		138,304 62
do do gaz			15,741 67	15,741 67
do do terrains			10,370 28	10,370 28
do do chauffage			54,721 36	54,721 36
do do Aff des Sauv.—gaz			383 90	383 90
do do tour princip. (B O.) nouvelle toiture	2,783 71			2,783 71
do do parc du Major			8,763 66	8,763 66
A reporter	506,441 79	172,119 59	107,720 91	786,282 29

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
A reporter	506,441 79	172,119 59	107,720 91	786,282 29
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Fin.				
Ottawa, édifices du parlement—Bibliothèque	3,046 06			3,046 06
do do Renouv. du toit d'un appentis	1,858 87			1,858 87
do do appartem. de l'Orateur	5,258 63			5,258 63
do do aérage				
do do lumière électrique	817 85			817 85
do do enlèv. de la neige			2,034 94	2,034 94
do do service de téléphone			2,706 41	2,706 41
do do eau			13,537 75	13,537 75
do do de la rue Wellington	118,673 40			118,673 40
do cour suprême	2,893 62	317 42		3,211 04
do salle Victoria—achat et installation	15,326 40			15,326 40
Pembroke, bureau de poste, etc	2,408 60			2,408 60
Peterborough do	13,138 98			13,138 98
Port-Arthur, bâtiment des immigrants		117 00		117 00
Port-Dalhousie, bureau du canal		150 12		150 12
Port-Hope, bureau de poste, etc	2,837 69	9 00		2,846 69
Prescott do	4,328 09			4,328 09
Rideau Hall		23,272 21		23,272 21
do gas—réverbères de New-Edinburgh			316 68	316 68
do allocation pour combust et éclairage			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			703 96	703 96
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc		58 09		58 09
Saint-Thomas do	111 27			111 27
Stratford do		455 18		455 18
Toronto, bureaux des examinat. du service civil		99 91		99 91
do douane	282 35	14 04		296 39
do entrepôt de vérification	15,667 08	683 76		16,350 84
do bâtiment des immigrants	173 44	256 71		430 15
do bureau du revenu de l'intérieur		61 00		61 00
do bureau de poste	3,117 76	41 67		3,159 43
Trenton do	6,257 72			6,257 72
Windsor do	132 70	105 85		238 55
Manitoba.				
Brandon, ferme expérimentale	44 80			44 80
do bâtiment des immigrants	248 82			248 82
do bureau de poste	21 50			21 50
Montagne-de-Pierre, pénitencier	58,836 10			58,836 10
Winnipeg, bureau de l'architecte		935 97		935 97
do douane	418 61	10 00		428 61
do bureau des terres fédérales		11 10		11 10
do bâtiments des immigrants	5,041 65	438 58		5,480 23
do école d'infanterie à cheval	2,216 85			2,216 85
do bureau de poste	10,608 42	51 23		10,659 65
do poudrière	957 50			957 50
A reporter	781,166 55	199,208 43	135,020 65	1,115,395 63

ANNEEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	781,166 55	199,208 43	135,020 65	1,115,395 63
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Territoires du Nord-Ouest.				
Banff, casernes de la police à cheval	529 73			529 73
Battleford do	8,630 27			8,630 27
Calgary, palais de justice	10 00	11 05		21 05
do casernes de la police à cheval	1,811 51			1,811 51
Cypress-Hills do	1,000 00			1,000 00
Fort-McLeod do	1,025 42			1,025 42
Fort-Saskatchewan do	2,000 00			2,000 00
Indian-Head, ferme expérimentale	9 87			9 87
Lethbridge, casernes de la police à cheval	20,121 54			20,121 54
Long Lac, école industrielle	36 62			36 62
Maple-Creek, casernes de la police à cheval	642 00			642 00
Medicine-Hat do	351 43			351 43
McLeod, maison de douane	4,300 59			4,300 59
do hôpital général	1,000 00			1,000 00
Prince-Albert, palais de justice et prison	9,897 38	32 47		9,9 9 85
do casernes de la police à cheval	59,788 97			59,788 97
Edifices publics en général			2,059 21	2,059 21
Qu'Appelle, école industrielle	11,512 97			11,512 97
Régina, palais de justice	3,387 20	46 96		3,434 16
do prison et asile des aliénés	5,747 96	133 14		5,881 10
do résidence du lieutenant-gouverneur	296 69			296 69
do casernes de la police à cheval	31,653 85			31,653 85
do Chambre du Conseil du Nord-Ouest	167 66			167 66
do édifices publics—digue pour appr d'eau.	740 02			740 02
do manège		413 60		413 60
Touchwood-Hill, casernes de la police à cheval	413 00			413 00
Montagne de Bois do	1,565 60			1,565 60
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale	61 76			61 76
Nanaïmo, bureau de poste, etc	220 75	150 88		371 63
New-Westminster, bureau des terres		42 00		42 00
do pénitencier	18,561 43			18,561 43
do bureau de poste, etc	440 45	1,063 49		1,503 94
Victoria, bureau du sous-receveur général	2,202 00			2,202 00
do maison de douane		120 91		120 91
do bureau de poste		1,392 62		1,392 62
do station de quarantaine		30 00		30 00
Angleterre.				
Maison du haut-commissaire à Londres		245 01		245 01
A reporter	969,293 22	202,890 56	137,079 86	1,309,263 64

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report	969,293 22	202,890 56	137,079 86	1,309,263 64

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	
Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	$ cts.			
Amherst, bureau de poste	457 23	260 06	56 15	....	773 44
Antigonish do	45 00	....	....	....	45 00
Aricbat do	....	102 00	....	....	102 00
Baddeck do	200 00	87 50	37 38	....	324 88
Halifax, édifice fédéral	2,261 59	956 94	2,052 00	975 00	6,245 53
do entrepôt de vérification	508 80	52 35	33 00	189 90	784 05
do pénitencier	450 00	44 13	9 00	. ...	503 13
New-Glasgow, bureau de poste	439 75	175 74	88 22	12 00	715 71
Sydney-Nord do ...	166 65	195 00	....	....	361 65
Pictou, douane..	180 80	161 47	. ...	....	342 27
do hôpital de marine........	....	107 28	....	....	107 28
Truro, bureau de poste	410 80	143 04	78 40	15 00	647 24
Windsor do	400 00	220 52	96 00	75 00	791 52
Yarmouth, bureau de poste, etc.	416 90	200 00	439 60	60 00	1,116 50
Ile du Prince-Edouard.					
Charlottetown, édifice fédéral..	1,721 76	415 60	1,516 02	25 50	3,678 88
Montague, bureau de poste......	74 41	68 13	2 70	....	145 24
Summerside do	402 37	279 77	40 80	....	722 94
Nouveau-Brunswick.					
Bathurst, bureau de poste, etc..	415 97	811 53	....	....	1,227 50
Carleton (St-Jean) b de poste, etc	....	....	154 50	20 00	174 50
Chatham, bureau de poste, etc.	.. ..	123 29	73 60	... .	196 89
Frédéricton do ...	402 50	353 26	300 87	33 00	1,089 63
Moncton do ...	412 70	228 35	635 69	134 00	1,410 74
Newcastle do ...	430 66	395 75	210 30	....	1,036 71
Portland do ...	....	26 98	46 25	82 00	155 23
Saint-Jean, douane	1,950 68	1,747 97	137 90	409 20	4,245 75
do hôpital de marine...	....	413 34	286 00	16 54	715 88
do pénitencier	450 00	48 00	7 50	....	505 50
do bureau de poste.....	1,007 93	534 24	1,803 30	315 07	3,660 54
do caisse d'épargne....	....	253 00	89 20	....	342 20
St-Stephen, bur. de poste, etc...	4 5 96	154 50	391 80	51 75	1,014 01
Sussex do ...	408 78	180 18	....	....	588 96
Woodstock do ...	421 05	174 99	295 13	34 00	925 17
Québec.					
Hull, bureau de poste, etc.......	149 96	377 66	31 04	69 00	627 66
Montréal, douane	870 00	1,147 67	384 16	377 16	2,778 97
do salle d'exercice........	703 63	493 66	....	....	1,197 29
do entrepôt de vérificat.	1,110 00	1,623 19	309 75	449 95	3,492 89
do bur du revenu de l'in.	731 40	282 15	132 45	96 90	1,242 90
do bureau de poste.	1,247 94	1,045 33	2,927 66	2,587 83	7,808 76
A reporter	19,265 22	13,884 57	12,666 36	6,028 79	51,844 94

ANNEXE N° 1—*Suite*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report....................	969,293 22	202,890 56	137,079 86	1,309,263 64

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.		
Québec -Fin.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts		
Report.........	19,265 22	13,884 57	12,666 36	6,028 79	51,844 94	
Montréal. bur. de poste de la rue Ste-Catherine.	....	....	6 00	....	6 00	
do do Notre-Dame	....	....	14 00	13 30	27 30	
do do St-Laurent.	....	....	8 20	8 56	16 75	
Québec, citadelle............	48 50	206 49	105 97	....	360 96	
do bur. du commis des travaux........	7 12	....	....	....	7 12	
do do des insp. mes.du b.	495 00	....	....	....	495 00	
do douane....................	1 65	701 02	28 87	20 00	751 54	
do entrepôt de vérification	1,290 21	741 29	....	600 00	2,631 50	
do hôpital de marine	....	1,650 00	....	....	1,650 00	
do observatoire	....	....	....	109 75	109 75	
do bureau de poste	....	503 42	627 52	2,781 60	3,912 54	
Sherbrooke, bur. de poste, etc.	432 57	135 10	353 75	50 00	971 42	
Sorel do	410 45	262 05	79 50	500 00	1,252 00	
Saint-Jean do	350 00	160 00	....	30 00	540 00	
St-Vincent-de-Paul, pénitencier	....	1,472 00	....	....	1,472 00	
Trois-Rivières, douane	583 30	222 34	....	72 76	878 40	
do bureau de poste...	406 08	183 05	191 70	60 00	840 83	
Ontario.						
Amherst, bureau de poste, etc.	450 65	229 19	72 01	....	751 85	
Barrie do	403 80	262 00	246 44	25 00	937 24	
Belleville do	609 20	411 50	482 88	21 00	1,524 58	
Berlin do	412 88	147 33	192 70	....	752 91	
Brantford do	621 05	278 62	245 00	....	1,144 67	
Brockville do	425 52	251 50	457 80	255 00	1,389 82	
Chatham do	859 25	70 00	268 81	....	1,198 06	
Clifton do	410 55	322 00	34 18	24 38	791 11	
Cobourg, revenu de l'intérieur.	....	....	....	....	....	
do bureau de poste.........	180 00	220 00	105 60	....	505 60	
Cornwall do	381 66	185 40	452 50	33 75	1,053 31	
Dundas do	....	31 25	33 04	....	64 29	
Dunnville, bureau du canal......	....	....	....	....	....	
Galt, bureau de poste..........	403 90	258 65	150 90	....	813 45	
Gananoque, douane...............	....	125 00	....	....	125 00	
Guelph do	448 81	277 99	226 60	37 44	1,009 84	
Hamilton, do	405 00	....	37 58	21 00	463 58	
do bureau de poste	988 65	1,359 87	1,708 79	50 00	4,107 31	
Kingston, bureau des péages sur canaux..................	....	....	....	13 50	13 50	
A reporter........	30,291 02	24,551 63	18,806 70	10,755 82	84,405 17	1,309,263 64

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage	Construction. / Eclairage	Réparations. / Eau.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Fin.*			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			969,293 22	202,890 56	137,079 86	1,309,263 64
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*						
Ontario—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Report	30,291 02	24,551 63	18,806 70	10,755 82	84,405 17	
Kingston, douane	......	485 84	80 80	74 50	641 14	
do revenu de l'intérieur.	......	......	59 00	35 12	94 12	
do collège militaire.	1,440 00	......	......	......	1,440 00	
do pénitencier	......	......	......	......	......	
do bureau de poste	1,503 32	340 00	312 80	45 96	2,202 08	
London, douane	46 00	522 84	139 40	64 78	773 02	
do bureau de poste	1,000 00	600 61	427 65	36 00	2,064 26	
Orangeville, bureau de poste	610 35	217 75	35 75	......	863 85	
Perth, bur. du revenu de l'int.	415 09	......	......	......	415 09	
Peterborough, bur. de poste	296 58	228 09	29 20	......	553 87	
Port-Hope do	414 35	149 50	171 50	......	735 35	
Stratford do etc	604 50	268 90	315 60	47 25	1,236 25	
Ste-Catherine do etc	422 47	325 80	190 85	45 00	984 12	
St-Thomas do	423 75	379 35	352 60	9 60	1,165 30	
Toronto, douane	500 00	432 00	118 16	90 00	1,140 16	
do entrepôt de vérificat.	2,682 98	959 35	25 52	175 00	3,842 85	
do bur. du rev. de l'int.	180 00	379 54	125 01	59 25	743 80	
do bur. de poste	1,307 42	758 75	2,226 05	789 25	5,081 47	
Windsor do etc	1,015 10	453 37	416 68	81 65	1,966 80	
Manitoba.						
Winnipeg, douane	70 00	757 00	210 60	......	1,037 60	
do bur. des terres fédér.	......	266 00	2 40	......	268 40	
do bât. des immigrants.	......	31 25	......	......	31 25	
do bureau de poste	2,081 21	2,340 77	696 17	295 83	5,413 98	
Territoires du Nord-Ouest.						
Prince-Albert, palais de just. etc	545 44	286 73	......	......	832 17	
Régina, do	228 00	562 56	......	19 50	810 06	
do prison et asile des aliénés	22 50	......	......	......	22 50	
do bureau de poste.	......	273 66	......	......	273 66	
Colombie-Britannique.						
Nanaïmo, bureau de poste	600 00	135 00	144 15	36 00	915 15	
New-Westminster, bur. de poste	600 00	185 87	103 48	......	889 35	
Victoria, douane	......	78 50	......	......	78 50	
do bureau de poste	......	217 50	800 13	30 00	1,047 63	
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL	810 00	1,730 82	......	......	2,540 82	
Totaux	48,110 08	37,918 98	25,790 20	12,690 51	......	124,509 77
A reporter	......	......	969,293 22	202,890 56	261,589 63	1,433,773 41

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	969,293 22	202,890 56	261,589 63	1,433,773 41
HAVRES ET BRISE-LAMES.				
Nouvelle-Ecosse.				
Annapolis, rivière—Amélioration du chenal	*125 00			125 00
Arisaig, travaux du havre	*541 41			541 41
do jetée	6,450 28			6,450 28
Avonport, quai	*816 00			*816 00
Barney, rivière (dragage du chenal)	*1,690 60			1,690 60
Bayfield (Pomquet) quai	*4,244 24	2,495 00		6,739 24
do dragage, etc	5,907 64			5,907 64
Baie Saint-Laurent	1,330 27			1,330 27
Belliveau, anse, quai	*1,120 52			1,120 52
Bras-d'Or, Grand, do	1,223 45			1,223 45
Big Pond	400 00			400 00
Blue Rock	2,327 78			2,327 78
Boularderie	1,237 77			1,237 77
Broad Cove, jetée *$1,000 00				
do do Crédit. 4,075 36				
	5,075 36			5,075 36
Brulé, quai	*1,045 13			1,045 13
Canada, crique du, jetée	*550 00			550 00
Cap, anse du, brise-lames	*1,304 38			1,304 38
Cherry Hill—havre pour bateaux	*150 00			150 00
Chester, canal—Couper un passage	*40 00			40 00
Cheverie, jetée		505 05		505 05
Chipman, ruisseau de, brise-lames	*1,620 00			1,620 00
Church Point, quai	*1,692 00			1,692 00
Clifton—(vieilles granges)	1,496 43			1,496 43
Comeauville	3,135 56			3,135 56
Cow Bay (*B. des Vaches*) b.-lames *$2,000 00				
do do do crédit. 5,291 37				
	7,291 37			7,291 37
Cranberry Head, brise-lames	*1,297 15	768 74		2,065 89
Digby, jetée *$11,632 00				
do do crédit. 7,467 68				
	19,099 68			19,099 68
Eagle Head, quai	*1,344 67			1,344 67
Eatonville do	120 99			120 99
Economy, brise-lames	1,546 64			1,546 64
Fox Island ou Lawrencetown	770 00			770 00
Grand Narrows, quai	*543 00			543 00
Great Tancook, Ile	1,255 44			1,255 44
Green Cove ou havre de Port-Maitland	*1,971 66			1,971 66
do brise-lames		53 65		53 65
Gros Nez do	*106 95			106 95
Hall, havre de	*310 00			310 00
Hampton, jetée	*1,538 10			1,538 10
Harbourville, brise-lames	*323 00			323 00
Harengs, anse aux	*955 22			955 22
Iron, quai—Grand Narrows	*746 70			746 70
Kingsport (ci-devant "Oak Point"), jetée	*1,738 14			1,738 14
La Have, îles (couper un passage)	*600 00			600 00
do rivière (débarrasser le chenal)	*280 00			280 00
A reporter	1,054,656 05	20,613 00	261,589 63	1,522,958 68

* Sommes dépensées par le gouvernement provincial entre 1867 et 1879, et remboursées par le Canada. (O. C. n° 76,362, daté le 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts.
Report		1,054,656 05	206,713 00	261,589 63	1,522,958 68
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*					
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Lismore		702 89			702 89
Little Narrows		75 00			75 00
Liverpool, havre—Dragage de la barre		*506 62			506 62
Lower Horton		737 31			737 31
Mabou, havre		1,998 28			1,998 28
Maitland, jetée			499 86		499 86
Margaree, havre—Réparations à la grève		*274 83			274 83
Margaretville, jetée	*$ 694 67				
do crédit.	3,416 93				
		4,111 60			4,111 60
Matagawatch—Canal à bateaux		*220 00			220 00
Meteghan Cove, jetée		*1,447 33			1,447 33
do rivière, brise-lames	*$1 283 33				
do do crédit	2,690 63				
		3,973 96			3,973 96
Militia Point, quai		*684 00			684 00
Mills, havre		*1,068 20			1,068 20
Morden, brise-lames		*60 00			60 00
Moydart, anse		299 78			299 78
McNair, anse		3,535 57			3,535 57
Ogilvie, quai		*470 00			470 00
Parrsboro', jetée		*1,674 80	299 93		1,974 73
Peterson ou havre Black Rock		*507 27			507 27
Pickett, jetée		*55 00			55 00
Pictou, île, quai	*$ 400 00				
do do	867 67				
		1,267 67			1,267 67
Plympton, quai		*100 00			100 00
Port George, havre		*1,076 75			1,076 75
do Greville, quai	*$ 938 00				
do do	1,415 10				
		2,353 10			2,353 10
do Hood do		*916 11	250 00		1,166 11
do Hood, île, brise-lames		*654 47			654 47
do Latour, canal—creusage du passage		*658 33			658 33
do Lorne, havre		*1,589 33			1,589 33
do Mouton, brise-lames	*$ 431 65				
do do	3,284 83				
		3,716 48			3,716 48
Saumon, rivière au, jetées	*$ 329 92				
do do	1,498 97				
		1,828 89			1,828 89
Saulnierville, quai		*1,926 53			1,926 53
Sheet, havre		1,772 66			1,772 66
Shelburne, havre		*167 00			167 00
Somerville do —enlèvement du rocher		*51 00	769 98		847 98
South Ingonish, havre		801 65			801 65
Spencer, île, quai		2,037 49			2,037 49
A reporter		1,097,975 45	208,559 77	261,589 63	1,568,124 85

*Sommes déboursées par le gouvernement provincial entre 1867 et 1879, et remboursées par le Canada. (O. C. n° 76,362, daté le 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Designation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report	1,097,975 45	208,559 77	261,589 63	1,568,124 85
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
Nouvelle-Ecosse—Fin.				
Tancook, île	*2,000 00			2,000 00
Tracadie, havre de	*1,228 69			1,228 69
Trout Cove ou Centreville, brise-lames*$ 685 00				
do do do 1,991 75	2,676 75			2,676 75
Tusket Wedge—enlèvement d'obstacles	*195 00			195 00
do quai	*500 00			500 00
Victoria, jetée	*450 00			450 00
Arichat-Ouest, brise-lames	*2,000 00			2,000 00
Western Head	2,544 03			2,544 03
Pointe Blanche, brise-lames	*1,643 55			1,643 55
Canal White Tavern—passage d'entrée	*836 42			836 42
Anse Willow	1,796 97			1,796 97
Yarmouth, havre de	*1,311 95			1,311 95
Ile du Prince-Edouard.				
Belfast, jetée		285 54		285 54
Cascumpec, jetée	3,837 25			3,837 25
Hickey, jetée		388 99		388 99
Malpèque		248 24		248 24
Murray, havre de		548 62		548 62
Neuf-Milles, creek des		200 55		200 55
New-London, havre de	320 00	248 25		568 25
Cardigan-Nord		21 21		21 21
Pinette	265 96			265 96
Souris, Knight's Point	6,605 18			6,605 18
Vernon, rivière—jetée	698 99			698 99
Victoria, jetée		38 77		38 77
Nouveau-Brunswick.				
Anderson's Hollow, brise-lames, Baie du Rocher	2,119 05			2,119 05
Baie Verte, quai de délestage	4,981 84			4,981 84
Belliveau, village	45 57			45 57
Cap Tormentine, brise-lames	4,744 43			4,744 43
Clifton	748 75			748 75
Cocaigne, quai	984 96			984 96
Dalhousie, quai de délestage	7,882 50			7,882 50
Grande-Anse	559 62			559 62
Richibouctou, havre de	2,996 16			2,996 16
Saint-Jean do (Negro Point, brise-lames)	89 73			89 73
do do (Ile à la Perdrix)	880 53			880 53
Saint-Jean, rivière—enlèvement de chicots			250 00	250 00
do —rivière des Chutes à l'île aux Ours $917 24				
do —île aux Ours et Frédéricton 600 00				
A reporter $1,517 24	1,152,919 33	210,539 94	261,839 63	1,625,298 90

* Sommes dépensées par le gouvernement provincial entre 1867 et 1879, et remboursées par le Canada. (O.C. n° 76,362, daté le 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux	Construction.	Réparations	Personnel et entretien	Total.
	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report. $1,517 24	1,152,919 33	210,539 94	261,839 63	1,625,298 90
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
***Nouveau-Brunswick*—Fin.**				
Saint-Jean, rivière — Frédéricton et Woodstock........... 415 87				
do —en amont des Grandes Chutes 2,725 35	4,658 46	....	....	4,658 46
Saumon, rivière au (en haut)	2,855 00	....	....	2,855 00
Wilson's Beach.	500 00	....	....	500 00
HAVRES EN GÉNÉRAL, provinces maritimes	....	....	10,517 07	10,517 07
Québec.				
Bagotville (Saint-Alphonse), jetée	216 98	....	....	216 98
Baie des Pères, jetée, rivière Ottawa (en haut)....	3,000 00	....	....	3,000 00
Baie Saint-Paul, jetée	....	35 66	....	35 66
Beauport, jetée	54 75	....	....	54 75
Belœil, jetée et estacades	....	....	82 00	82 00
Berthier (en haut)	99 97	....	....	99 97
Cap de la Madeleine	3,000 00	....	....	3,000 00
Carleton, jetée	399 84	....	....	399 84
Cascades, jetée	403 41	....	....	403 41
Chenal du Moine, brise-glaces à Ste-Anne de Sorel	947 67	....	....	947 67
Coteau-du-Lac, jetée	3,025 30	....	....	3,025 30
Flint, quai de—lac Mégantic	....	323 78	....	323 78
Havres, etc., en général	....	....	10,636 72	10,636 72
Ile aux Coudres, jetée	....	249 94	....	249 94
Ile aux Goélands, brise-lames—Etang du Nord....	6,642 40	....	....	6,642 40
Ile Perrot, jetée	4,880 75	....	....	4,880 75
Ile Verte do	3,606 30	....	....	3,606 30
Kamouraska, jetée	318 44	....	....	318 44
Laprairie, havre de	4,989 75	....	....	4,989 75
Les Eboulements, jetée..	....	189 24	....	189 24
L'Islet, jetée	....	215 91	....	215 91
Long-Sault, jetée............	800 00	....	....	800 00
Longueuil do	10,322 42	....	....	10,322 42
Malbaie do	....	28 18	....	28 18
New-Carlisle do	1,405 06	....	....	1,405 06
Percé do	2,112 21	....	....	2,112 21
Jetées en aval de Québec	....	....	641 21	641 21
Piopolis, quai—lac Mégantic	....	77 00	....	77 00
Port-Daniel, jetée	17,486 58	....	....	17,486 58
Québec, havre de	....	....	80 35	80 35
do quai de la Reine	....	632 63	....	632 63
Rivière du Lièvre	45,329 04	....	....	45,329 04
do du Loup (en bas) jetée	640 56	234 38	....	874 94
do Madawaska	783 65	....	....	783 65
do Nicolet, havre de refuge	19,058 83	....	....	19,058 83
do Ouelle, jetée	....	935 00	....	935 00
do Richelieu	....	....	60 00	60 00
do do —brise-glaces à Sorel	9,271 68	....	....	9,271 68
do Saguenay, Grande-Décharge, lac St-Jean..	118 78	....	....	118 78
do Sainte-Anne de Beaupré	1,187 13	....	....	1,187 13
do Saint-François	2,795 69	....	....	2,795 69
A reporter	1,303,829 98	213,461 66	283,856 98	1,801,148 62

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
Report	1,303,829 98	213,461 66	283,856 98	1,801,148 62
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
Québec—Fin.				
Fleuve Saint-Laurent			228 25	228 25
do do briser la glace entre Sorel et Trois-Rivières			4,983 96	4,983 96
Fleuve Saint-Laurent, enlèvement de chaînes et ancres	915 90			915 90
Fleuve Saint-Laurent, levée hydrographique			4,128 72	4,128 72
Rivière Saint-Louis, creusage du coursier	2,111 36			2,111 36
do Yamaska	3,664 42		507 97	4,172 39
Sainte-Adélaïde de Pabos (Petit Pabos)	18 13			18 13
Sainte-Anne du Saguenay, jetée	2,100 00			2,100 00
Saint-François, jetée (Ile d'Orléans)	245 75			245 75
Saint-Irénée, jetée	2,799 01			2,799 01
Saint-Laurent, jetée (Ile d'Orléans)	413 24			413 24
Saint-Michel, jetée		821 02		821 02
Tadousac, jetée (Anse à l'Eau)		48 51		48 51
Trois-Rivières, Pte du Moulin à Vent, brise-glace	1,650 52			1,650 52
Trois-Pistoles, jetée	363 20			363 20
Vaudreuil, quai (octroi du gouvernement)	2,400 00			2,400 00
Ontario.				
Bayfield, port de	13 82			13 82
Belleville do	7,351 01			7,351 04
Burlington, chenal de la baie de		128 25	595 13	723 38
Chantry, île, brise-lames	115 15			115 15
Cobourg, port de	431 97			431 97
Collingwood, port de	5,003 80			5,003 80
Goderich, port de	1,699 54			1,699 54
Ports en général			10,858 43	10,858 43
Hilton ou Marksdale, lac Huron	6,996 31			6,996 31
Kaministiquia, rivière	23,410 47			23,410 47
Kincardine, port de	4,951 79			4,951 79
Kingston do	5,148 25			5,148 25
Kingsville do	2,394 26			2,394 26
Lac des Bois (octroi du gouvernement), barrage à travers le débouché	7,000 00			7,000 00
Little Current (*Petit-Courant*), lac Huron	7,183 93			7,183 93
Rivière de la Petite Nation	3,010 14			3,010 14
Mattawan, jetée	1,200 00			1,200 00
Midland, port de	23,455 07			23,455 07
McGregor's Creek	4,548 08			4,548 08
Oakville, port de	9,843 35			9,843 35
Owen-Sound, port de	1,032 50			1,032 50
Parry-Sound do	200 00			200 00
Port-Albert do	2,087 93			2,087 93
do Arthur, brise-lames	56,509 51			56,509 51
do Arthur—dragage	3,473 80			3,473 80
do Elgin, port de	10,337 13			10,337 13
do Hope do	2,362 72			2,362 72
Portsmouth do	5,220 22			5,220 22
Rivière Ottawa—Détroit en amont de Pembroke	3,480 65			3,480 65
Rivière des Pêches	1,505 00			1,505 00
Rondeau, port de	893 68			893 68
A reporter	1,521,374 62	214,459 44	305,159 44	2,040,993 50

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report	1,521,374 62	214,459 44	305,159 44	2,040,993 50
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Fin*				
Ontario—Fin.				
Saugeen, jetée de la rivière	3,419 00			3,419 00
Sault Sainte-Marie	316 79			316 79
Sheguiandah, Grande Manitouline	311 66			311 66
Southampton, port de	1,477 50			1,477 50
Thornbury do (dragage)	2,497 75			2,497 75
Tolsma, baie de, île Cockburn	209 01			209 01
Toronto, port de	19,880 94			19,880 94
Manitoba.				
Ports en général			3,637 83	3,637 83
Territoires du Nord-Ouest.				
Rivière Saskatchewan-Nord	11,282 37			11,282 37
Colombie-Britannique.				
Cowichan, rivière	1,490 94			1,490 94
Esquimalt, bassin de radoub	90,727 48		6,342 63	97,070 11
Fraser, rivière	9,997 92			9,997 92
Nanaïmo, port de—Enlèvement du rocher Nicol	9,996 40			9,996 40
Rivière Nicomeckel—Enlèvement de chicots	999 49			999 49
do Serpentine	942 75			942 75
do Somass	497 50			497 50
Victoria, port de—"*Rocher Dredger.*"	5,993 00			5,993 00
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL			8,458 14	8,458 14
DRAGUEURS	14,139 59	32,421 46		46,561 05
DRAGAGE.				
Nouvelle-Ecosse.				
Cheticamp $6,491 73				
Milieu, rivière du, Pictou. 1,082 19				
Pictou, port de—				
Quai du c. de fer, $ 351 71; do Marché. 2,272 60 } 2,264 31				
Port-Hood 432 87				
Wallace 2,809 40				
Yarmouth, port de 5,684 33				
$19,024 83				
Ile du Prince-Edouard.				
Tignish, port de 4,388 20				
A reporter $23,413 03	1,695,554 71	246,880 90	323,698 04	2,266,033 65

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report.......		$23,413 04	1,695,554 71	246,880 90	323,598 04	2,266,033 65
DRAGAGE—*Fin.*						
Nouveau-Brunswick.						
lle-Ile, pointe..............	$2,083 07					
rand-Lac	3,001 65					
chibouctou	1,447 35					
		6,532 07				
OVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL......		32 15				
Total, provinces maritimes.......		$29,977 25				
Québec.						
iateauguay, rivière.........	$3,214 78					
tineau, do	1,645 22					
prairie, port de..............	$1,990 00					
pineauville, port de.....	197 46					
vière-du-Loup (*en bas*)...	516 50					
do (*en haut*)	3,876 50					
vière Richelieu..............	2,559 77					
do Saint-François.....	4,113 55					
do Saint-Maurice.......	1,000 00					
do Sainte-Anne de la Pérade..............	635 00					
lleyfield, port de..........	615 30					
général..........................	971 10					
		$21,335 18				
Ontario.						
bourg, port de......	$ 661 00					
derich, do	2,523 28					
ncardine, do	1,093 36					
kville, do	4,147 50					
rt-Elgin, do	50 00					
rt-Hope, do	1,574 28					
vière Saugeen	240 00					
do Nation du sud	670 44					
général	1,696 02					
		12,659 88				
Manitoba.						
vière-Rouge	$1,320 00					
vière de la Vase Blanche	1,841 17					
général..........................	6,249 67					
		12,410 84				
Colombie-Britannique.						
vière Fraser	$4,515 77					
quimalt, port...............	1,831 63					
ctoria, do	8,646 81					
		14,994 21				
			91,377 36	....	....	91,377 36
AGAGE—SERVICE GÉNÉRAL			....	....	2,150 74	2,150 74
A reporter..............................			1,786,932 07	246,880 90	325,748 78	2,359,561 75

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report..........	1,786,932 07	246,880 90	325,748 78	2,359,561 75
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Saguenay, estacades de la région du..................	2,409 96	742 75	1,475 82	4,628 53
Saint-Maurice, do	....	18,242 52	16,943 92	35,186 44
Ottawa, do	....	....	20,374 54	20,374 54
Ottawa, estacades de la rivière..................	2,659 13	6,814 73	....	9,473 86
Gatineau do	400 00	2,618 24	....	3,018 24
Madawaska, do	4,061 33	2,356 95	....	6,418 28
Coulonge, do	827 33	210 60	....	1,037 93
Noire, do	734 83	280 76	....	1,015 59
Pétéwawa, do	....	3,409 34	....	3,409 34
Rivière-du-Loup (*en haut*)—Améliorations à la Grande-Chute	4,130 75	....	....	4,130 75
Newcastle, travaux du district de..................	1,345 50	2,707 92	2,035 61	6,089 03
PONTS ET CHEMINS.				
Pont de Dunnville, Grande-Rivière..................	....	353 73	....	353 73
do Portage-du-Fort	2,301 28	....	....	2,301 28
Chemin de Hamilton et Port-Dover..................	....	....	243 20	243 20
do Témiscouata..................	....	821 15	....	821 15
Pont Des Joachims..................	774 08	....	....	774 08
Ottawa, chemin qui conduit à la Dynamo House.	9,409 36	....	....	9,409 36
do place Cartier	860 57	....	....	860 57
do pont des Chaudières	....	499 62	....	499 62
do do Sapeurs..................	....	504 55	....	504 55
do pointe Nepean	....	....	6 00	6 00
do rue Saint-Patrice	....	....	25 60	25 60
do pont suspendu Union	....	1,352 70	....	1,352 70
do rue Wellington	4,687 46	....	....	4,687 46
Chemin de la Rivière-Rouge	....	....	3 90	3 90
Pont de Battleford, rivière Bataille, T.N.-O..........	97 56	....	....	97 56
Pont de la rivière de l'Arc, près de Calgary..........	21,568 19	....	....	21,568 19
do do du Conde	1,000 00	....	....	1,000 00
Pont du creek de la Mâchoire-d'Orignal..........	300 00	....	....	300 00
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
Nouvelle-Ecosse.				
Cap Sable .... $ 274 51				
Chéticamp 643 74				
Low-Point.................. 50 00				
Meat-Cove 1,861 94	3,136 10	....	....	3,136 10
$ 2,832 19				
Ile du Prince-Edouard.				
Entre l'île et la terre ferme (octroi)..................	....	....	1,946 66	1,946 66
Nouveau-Brunswick.				
Baie de Fundy..................$1,187 20				
Escuminac.................. 427 20				
$ 1,614 40				
A reporter .... $ 4,446 59	1,847,635 60	287,826 41	368,804 03	2,504,266 04

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report............ $ 4,446 59	1,847,635 60	287,826 41	368,804 03	2,504,266 04
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Fin.*				
Terreneuve.				
Cie Anglo-Américaine, octroi à la ligne du Cap-Ray............ $ 250 00				
Québec.				
Côte nord du Saint-Laurent, Québec à Grosse-Ile......... $ 719 09				
Côte nord du Saint-Laurent, vers la Pointe aux Esquimaux 6,582 42	4,616 24	....	....	4,616 24
Iles de la Madeleine.............. 2,503 00				
Ile d'Anticosti .... 2,218 00 —$ 12,022 51				
SAINT-LAURENT (*en bas*) ET PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL.................. 5,817 86	....	....	22,536 96	22,536 96
Ontario.				
Bath et Amherst..........................	....	....	29 24	29 24
Wiarton à Tobermory..........................	5,600 00	....	....	5,600 00
Territoire du Nord-Ouest.				
Battleford à Edmonton *via* Fort Pitt..............	15,608 74	....	....	15,608 74
Battleford à Humbolt..........................	12,759 54	....	....	12,759 54
Humbolt à Qu'Appelle..........................	5,525 20	....	....	5,525 20
Traverse de Clark à Prince-Albert, Stobart et Batoche..........................	6 50	....	....	6 50
Lignes télégraphiques en général..............	....	....	23,264 93	23,264 93
Colombie-Britannique.				
Ranche Australien à Barkerville..............	833 29	....	....	833 29
Lignes télégraphiques en général..............	....	....	100 00	100 00
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL	....	....	10,064 65	10,064 65
BALISES ET BOUÉES.				
Joggins, rivière—Installation des bouées.$ 62 00				
Jordan, port de—Balise sur le récif 300 00				
Lockport—Installation des bouées.......... 261 97				
Victoria, pont de— do 127 09	....	....	*751 06	*751 06
A reporter..........................	1,893,585 11	287,826 41	425,550 87	2,605,962 39

*Somme dépensée par le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse entre 1867 et 1879, et remboursée par le gouvernement fédéral. (O. C. n° 76,362, en date du 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Totaux.
		$ cts	$ cts	$ cts.	$ c
Report		1,892,585 11	287,826 41	425,550 87	2,605,963
DIVERS.					
Explorations et inspections		....	....	25,556 90	25,556
Sentences arbitrales	$3,329 78				
do do veuve F. H Ennis, sentence arbitrale et frais	6,515 38				
		....	....	9,845 16	9,845
Agent et dépenses imprévues, Col.-Brit.....		....	....	4,438 92	4,438
Divers :—					
S McLaughlin—Subvention annuelle en qualité de photographe	$ 400 00				
Gratification à la veuve de Thos. Lambkin	90 00				
E. V. Bodwell—Services comme comptable, Victoria, C.-B.....	2,200 00				
J. W. McKeen—Télégraphiste, T. N.-O.—Perte de temps et de la santé pendant l'insurrection.....	100 00				
Michael Welsh—Gratification, 2 mois de traitement de feu son fils James Walsh	180 00				
Commis surnuméraires — Préparation de rapport pour le parlement.	458 80			3,428 80	3,428
Totaux		1,892,585 11	287,826 41	468,820 65	2,649,232
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.					
Rivière Saint-Laurent—Creusage du chenal entre Québec et Montréal.....		195,000 00	....	....	195,000
Québec, amélioration du port de		418,710 83	....	....	418,710
Lévis, bassin de radoub de		166,000 00	....	....	166,000
Totaux		779,710 83	....	....	779,710
Grands totaux		2,672,295 94	287,826 41	468,820 65	3,428,943

O. DIONNE,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 20 novembre 1888.

ANNEXE Nº 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE No 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

Réf nº 92,334.

Bureau de l'architecte en chef.
Ottawa, 22 octobre 1888.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les édifices et les travaux publics sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS FULLER,
Architecte en chef.

A M. A. Gobeil,
Secrétaire, ministère des travaux publics, Ottawa.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E.

EDIFICE FÉDÉRAL.

Diverses réparations ont été faites à l'ameublement et aux châssis, et le terrain a été nivelé.

MONTAGUE.

BUREAU DE POSTE.

La clôture a été terminée, mais il n'a été fait qu'une partie du nivellement et du trottoir, vu que l'entrepreneur a abandonné les travaux avant la fin.
Plans, etc., préparés par le département.
Architectes surveillants, MM. Stirling et Harris.
Entrepreneur, M. L. A. Wilmot.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

EDIFICE FÉDÉRAL.

La propriété a été clôturée; des châssis doubles à coulisse ont été faits; et des petites réparations ont été exécutées sous la surveillance du département.
Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

BADDECK.

BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE.

Un hangar en bois qui doit servir à l'emmagasinage de la houille a été construit; une certaine étendue de nivellement a été exécutée; l'égout a été recouvert, et on a fait certaines installations et élevé un mât.

HALIFAX.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La couverture en feutre et en gravier, les lucarnes, les parapets et les saillies ont été renouvelés, et l'édifice a subi des réparations générales, etc.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

BUREAU D'IMMIGRATION.

Certaines réparations nécessaires ont été exécutées, et quelques articles d'ameublement de bureaux ont été fournis.

STATION DE LA QUARANTAINE, ILE LAWLOR.

La boiserie des différents édifices a subi des réparations complètes et a été peinturée; une nouvelle cuisine a été construite; de nouveaux tuyaux d'égout ont été posés; la cave a été planchéiée; et le bureau du médecin a été installé et garni.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

Entrepreneur, M. Samuel Brookfield.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les tuyaux de la chaudière à l'eau chaude ont dû être renouvelés par suite de l'effet corrosif de l'eau; le bureau de la douane a été muni d'un coffre-fort et des petites réparations ont été exécutées.

SYDNEY-NORD.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'édifice qui a été décrit dans un rapport précédent a été terminé, garni et occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par le département, qui a eu aussi la surveillance des travaux.

Commis des travaux, M. Charles P. Moffat.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice et de l'installation du bureau, MM. MacDonald, Treen et Henderson.

Entrepreneurs du mobilier, MM. W. H. Moore et Cie.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, la *Truro Manufacturing Co.*

PICTOU.

DOUANE.

Le 18 octobre dernier un contrat a été passé avec M. C. B. Thompson, de New-Glasgow, pour la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude qui a été installé et terminé.

Les plans, etc., ont été préparés, et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. W. J. Lorrain.

HOPITAL DE LA MARINE.

Un contrat a été passé avec MM. Muirhead et Cie, d'Halifax, le 11 d'octobre dernier, pour la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, qui a été installé et terminé.

Les plans, etc., ont été préparés, et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. W. J. Lorrain.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

Les égouts ont été réparés, nettoyés et mis en bon état; tous les châssis du rez-de-chaussée et du premier étage ont été munis de châssis doubles; certaines additions

ont été faites à l'appareil de chauffage; certains articles ont été ajoutés à l'installation du bureau, et diverses réparations générales ont été faites, le tout exécuté sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

YARMOUTH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les différents bureaux ont été munis d'articles d'ameublement et de tapis, et des trottoirs en asphate ont été construits sur la rue qui longe les façades de l'édifice.

Plans, etc., préparés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Kinney.

Entrepreneur de l'ameublement, monsieur J. R. Wyman.

Entrepreneur des trottoirs, M. James Sykes.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice est garni et occupé. Dans le cours de l'exercice la propriété a été clôturée sur deux côtés, des trottoirs ont été construits sur la rue qui longe la façade de l'édifice, et la cour a été nivelée.

Commis des travaux, M. Henry White.

CARLETON.

BUREAU DE POSTE.

La toiture, les égouts, les gouttières et les tuyaux de descente ont été réparés, et un contrat a été passé avec M. D. W. Clark et fils pour fournir à l'édifice la lumière électrique.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I.C.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'ardoise de la façade et des côtés de la toiture de l'aile a été renouvelée, et le toit a subi des réparations générales.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

CHATHAM (MIDDLE ISLAND).

STATION DE LA QUARANTAINE.

La maison du gardien a subi des réparations; des cheminées, des portiques et des latrines ont été construits pour les hôpitaux; diverses réparations générales ont été faites; un des hôpitaux a été élevé de manière à ce que les hautes eaux du printemps ne puissent pas l'atteindre; et des chemins à niveau élevé ont été construits entre les logements et les hôpitaux.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un emplacement formant partie du lot 45, ayant 93 pieds de front sur la rue William et 80 pieds de profondeur, a été acquis; des plans, etc., ont été préparés, des soumissions demandées et le contrat pour la contruction de l'édifice a été accordé.

L'édifice doit être construit en pierre, avec toit, planchers et cloisons en bois, et muni d'une toiture métallique. L'édifice principal aura deux étages et demi de hauteur, 38x29 pieds; le rez-de-chaussée est destiné au bureau de poste, le premier étage, à la douane; la mansarde, au logement du gardien; le soubassement, à l'ap-

pareil de chauffage, au combustible, etc. En arrière s'élèvera un entrepôt de vérification de 28x15 pieds, d'un étage, muni de cabinets d'aisance.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. J. C. Barberie.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES.

Dans le cours de l'année, 117 portes ordinaires de cellules ont été faites, dont 81 ont été suspendues, et 81 cellules ont été faites et posées, en sus des 8 portes qui ont été faites et posées aux quatre cellules de l'infirmerie.

Certaines parties des différentes machines ont été renouvelées et réparées à la boutique.

Les maisons des réservoirs ont été réparées et peinturées.

Les porches de la prison, la soute à charbon et les volets de la maison de la chaudière ont subi des réparations ainsi que les enduits de l'édifice, et de nombreux travaux d'autres genres ont été exécutés.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux ont été exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

FRÉDÉRICTON.

Des trottoirs en asphalte avec chaîne de pierre ont été faits; le bureau de poste et le bureau de la douane ont été munis d'appareils à gaz, et le bureau des poids et mesures a été installé; un mât a été érigé et certaines réparations générales ont été exécutées.

Surintendant, M. G. E Fairweather, architecte.

Commis des travaux, M. F. S. Hilyard.

KINGSTON (KENT).

HÔPITAL DE LA MARINE DE RICHIBOUCTOU.

Différentes réparations et différents changements, en sus de ceux dont j'ai parlé dans mon rapport l'année dernière, ont été faits aux édifices de l'hôpital sous la surveillance de M. E. Hutcheson.

MONCTON.

BUREAU DE POSTE

Le portique du couloir public et les portes ont subi des modifications; et des réparations ont été faites.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le puits a été muni d'un tube et les tuyaux et l'appareil nécessaires ont été posés afin de fournir l'eau à l'édifice; un trottoir en asphalte a été fait sur les rues qui touchent à l'édifice; la cour a été pavée en blocs de cèdre; tous les châssis ont été munis de châssis doubles, et diverses autres réparations, etc., ont été exécutées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du département.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

PORTLAND.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a subi des réparations générales sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I.C.

SAINT-JEAN.

BUREAU DE LA DOUANE.

La toiture de l'aile sud et le milieu de l'aile ouest ont été renouvelés.

Les ouvrages en fer de l'extérieur de l'édifice ont été peinturés à neuf.

Les bureaux de la douane, les salles et les corridors ainsi que les bureaux de l'agent d'immigration ont été nettoyés, les murs et les plafonds ont été peinturés et badigeonnés, la boiserie a été peinte et vernie et le bois dur teint en laque et verni.

Des changements ont été faits au soubassement pour permettre aux voitures d'arriver jusqu'aux soutes à charbon de la rue Water, au lieu de déposer la houille sur la rue Prince William et de l'entrer au moyen de glissoires, ce qui nécessitaient de le manier plusieurs fois.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Des réparations temporaires ont été faites à la toiture; et une petite addition a été faite à l'appareil de chauffage sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I.C.

BUREAU DE POSTE.

Un bureau pour les matières postales "en entrepôt" a été installé et garni, à la mezzanine au-dessous du rez-de-chaussée; des grillages en fer ont été posés sur les châssis des soubassements inférieurs et supérieurs, et une rampe en fer a été posée à l'extérieur de l'édifice.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

Les plafonds, les murs, les boiseries et les ouvrages en fer de tout l'édifice ont été réparés, nettoyés et peinturés; et l'appareil de chauffage et la toiture ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I.C.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le bureau de poste et la douane ont été munis d'un coffre-fort, de l'ameublement et de tapis, et l'appareil à gaz a été posé et les ouvrages en plomb ont été exécutés.

WOODSTOCK.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Dans le cours de l'exercice 1887-88, des tapis ont été posés et des réparations ont été exécutées.

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

BUREAU DE POSTE.

On a fait l'acquisition du lot de cadastre n° 759, du côté sud de la rue Principale, à titre d'emplacement, et un contrat pour la construction de l'édifice a été passé pour le 28 mai dernier.

L'édifice aura 2½ étages de hauteur, mesurant 39 x 29 pieds; les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre; les planchers, les cloisons et le toit en bois; en arrière doit s'élever une annexe en bois de 24 x 20 pieds; les plans, devis etc., ont été préparés par le département, et les travaux s'exécutent sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. F. Symmes.
Entrepreneur, M. D. B. McDonald.

CHICOUTIMI.

HÔPITAL DE MARINE

L'intérieur du chemin couvert a été terminé et les édifices ont été généralement réparés.

COATICOOK.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Dans le cours de l'année dernière on s'est assuré d'un emplacement à l'encoignure des rues Maria et Cutting, et le 23 janvier dernier un contrat a été passé pour le logement des bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur. L'édifice aura 2½ étages de hauteur, le corps principal ayant 41 x 56 pieds et une annexe d'un étage de 42 pieds six pouces sur 20 pieds. Les murs seront en briques avec parements en pierre sur fondations en pierre, le toit, les planchers et les cloisons en bois, et la toiture en tôle galvanisée. Le soubassement de l'édifice principal servira à l'appareil de chauffage et au combustible. Le rez-de-chaussée de l'édifice principal servira au bureau de poste et celui de l'annexe à l'entrepôt de vérification et aux poids et mesures; au premier étage se trouveront les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; et la mansarde servira de logement aux gardiens. Il y aura trois voûtes en brique, une au rez de chaussée et deux au premier étage.

Les plans et les devis ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Wright Sleeper.

Entrepreneur, M. F. F. Shurtliff.

GROSSE-ILE.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Conformément à un contrat passé avec M. George Beaucage, des réparations générales ont été faites à la station de la quarantaine, et les enduits de l'hôpital de brique, détruits par la gelée, ont été renouvelés.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

HULL.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été terminé, garni et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. D. C. Simon.

Entrepreneur pour la construction de l'édifice et l'installation, M. William Stuart.

Entrepreneurs pour l'appareil du chauffage, MM. Garth et Cie.

JOLIETTE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le 6 octobre dernier, un emplacement sur la rue Notre-Dame, étant les ⅔ sud-ouest du lot n° 304, et ayant une façade de 92 pieds sur une profondeur d'environ 180 pieds, a été acheté; un contrat pour la construction de l'édifice a été passé le 20 avril, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

L'édifice se composera d'un corps principal de 2½ étages, de 34 x 50 pieds, en brique avec parements et fondations en pierre, devant être occupé par le bureau de poste et les bureaux du revenu de l'intérieur, et d'une annexe en brique à un étage de 17 x 31 pieds pour un entrepôt de vérification. Les planchers, les cloisons et les toits seront en bois; la toiture en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. A. Durand.

Entrepreneur, M. George Beaucage.

MARIA.

MISSION DES SAUVAGES.

Différentes réparations ont été faites à la chapelle catholique sous la surveillance du Rév. M. J. Gagné.

MONTRÉAL.

ARSENAUX.

L'installation des différents arsenaux et l'ameublement des bureaux sont à se faire.

Les plans, etc., ont été préparés par M. A. Raza, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis de travaux, M. George Bowie.

Entrepreneurs de l'installation, M. J. B. St. Louis et frère.

BUREAU DE LA DOUANE.

L'installation de la grande salle a subi d'importants changements par suite d'un changement dans le mode de percevoir les revenus de la douane; et une salle non terminée a été disposée pour servir de chambre d'archives.

Architecte, M. James Nelson.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Le toit a subi différentes réparations.

Architecte, M. James Nelson.

BUREAU DE POSTE.

Les bureaux des mandats d'argent et des lettres chargées ont été agrandis et modifiés, et munis d'une nouvelle installation et d'un nouvel ameublement; un bureau au pied de l'escalier a été installé et meublé pour l'usage des matières postales passibles de droits de douane; une galerie pour des armoires a été construite au rez-de-chaussée, le bureau du maître de poste a été muni d'un coffre-fort à l'épreuve du feu et des voleurs; certaines additions ont été faites à l'appareil de chauffage, etc., et la boiserie a subi des réparations générales.

Architecte, M. James Nelson.

Commis des travaux, M. George Bowie.

QUÉBEC.

LA CITADELLE.

Les réparations, les modifications et l'ameublement, etc., ont eu lieu au logement de Son Excellence sous la surveillance du département.

ROCHER DE LA CITADELLE.

Une nouvelle quantité de roches qui pouvaient mettre en danger la vie et causer des dommages à la propriété a été enlevée.

DOUANE.

Le soubassement a subi de grandes réparations; les ouvrages en plomb ont été en grande partie renouvelés; un nouveau réservoir a été posé sous la surveillance du département.

Architecte local, M. J. F. Peachy.

BATIMENTS DU QUAI DE LA REINE.

Des réparations générales ont été faites aux magasins Forge et Queen.

Architecte local, M. J. F. Peachy.

Entrepreneur, M. Fred. Poitras.

SALLE D'EXERCICE.

L'édifice est terminé.

Les plans ont été préparés par M. E. E. Taché, architecte, Québec, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, W. J. Peters.

OBSERVATOIRE.

Des réparations ont été faites au toit de l'observatoire ainsi qu'à la résidence.

DÉPOT DES IMMIGRANTS.

Cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminé et transmis au département de l'agriculture le 28 juin 1888.

Les plans et les devis ont été préparés par le département.

Architecte local, M. J. F. Peachy.

Commis des travaux, M. Joseph Garneau.

Entrepreneur, Alf. Lortie.

BUREAU DE POSTE.

Le toit, le haut des cheminées et les cabinets d'aisance ont été préparés, et les égouts ont été mis en bon état.

SAINTE-ANNE DE RISTIGOUCHE.

MISSION DES SAUVAGES.

Différentes réparations ont été faites aux édifices de la mission sous la surveillance de Monsignor Guay.

SAINT-JÉROME.

EDIFICE FÉDÉRAL.

Le 27 janvier un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur le lot du cadastre n° 219, rue Principale. Les murs seront en brique avec paroments et fondations en pierre, et les planchers, les cloisons et le toit seront en bois. Il y aura un corps principal de 30 x 50 pieds, à deux étages, avec soubassement et mansarde, ayant un portique de deux étages sur la façade de 18 x 8 pieds et une annexe à un étage en arrière de 33 x 21 pieds. Il y aura des voûtes en brique, deux au rez-de-chaussée et une au premier étage.

Le rez-de-chaussée du corps principal sera occupé par les bureaux de poste et de la douane, l'annexe par l'entrepôt de vérification et les bureaux des poids et mesures; le premier étage, par le gardien et des bureaux; la mansarde ne sera pas terminée pour le présent.

Les plans et les devis ont été préparés par le département et les travaux sont sous son contrôle.

Commis des travaux, M. J. Matte.

Entrepreneur, M. Joseph Fitzpatrick.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés en grande partie par les détenus.

Bâtiment de la chaudière et de la machine.—Un bâtiment en pierre de taille de 40 x 40 pieds et de 23 pieds de hauteur avec plafonds faits de longrines laminées et arches en brique, a été construit et terminé par les prisonniers.

Appareil de chauffage à vapeur.—La pose des tuyaux et des chaudières pour les dortoirs et la salle des gardiens a été terminée; les chaudières ayant été fournies par contrat et le reste du travail ayant été exécuté par les prisonniers.

Appareil de chauffage à eau chaude.—Les résidences du préfet et du sous-préfet ont été munies d'un appareil de chauffage à eau chaude; les travaux se sont faits à l'entreprise.

Résidence du préfet.—Cette résidence a été remise à neuf à l'intérieur et à l'extérieur, tapissée de nouveau, et un tuyau d'égout de neuf pouces a été conduit de la maison à la rivière sur une longueur de 33 verges.

Résidence du sous-préfet.—Toutes les pièces ont été tapissées à neuf, et la boiserie a reçu trois couches de peinture.

Glacière.—Un édifice solide en bois à un étage sur fondations en pierre, de 34 x 24 pieds, lambrissé à l'extérieur et bordé à l'intérieur d'une planche d'un pouce, le tout recouvert de tôle galvanisée, a été érigé dans la cour de la prison.

Pont qui conduit à la carrière.—Toute la superstructure, longue de 500 pieds, a été renouvelée et 2,000 nouvelles traverses ont été posées sur le tramways.

Salle du gardien.—Le sous-sol et le rez-de-chaussée ont été pavés en pierre ; le sous-sol a été divisé par un mur en brique de deux pieds d'épaisseur, de 60 pieds de longueur et de 12 pieds de hauteur ; dans la salle proprement dite deux galeries ont été construites tout autour de l'intérieur, munies d'un plancher en chêne, reposant sur des modillons, et on y arrive par un escalier en fer de quatre marches, et le plafond de la salle a été latté, plâtré et recouvert de tringles ajustées d'un pouce, passées à l'huile et au vernis.

Remise à bois.—Un bâtiment en bois de 130 x 20 pieds et 12 pieds de hauteur a été construit pour l'emmagasinage du bois de sciage.

Four.—Un grand four a été construit.

Cuisine et buanderie.—A la suite d'un changement dans les règlements, la salle à manger a été abandonnée, et l'espace ainsi obtenu a été ajouté à la cuisine et à la buanderie, et le plancher a été recouvert en carreaux de pierre posés dans du ciment de Portland.

Les cellules du dortoir de l'est.—Ces cellules ont été démollies et l'espace a été converti en séchoir à vapeur pour la buanderie. La cuisine a été munie, en vertu d'un contrat, de cinq bouilloires en cuivre raccordées à une des chaudières à vapeur

Boutiques.—Les boutiques des tailleurs, des ferblantiers et des cordonniers ont été munies de bancs, de tables, etc., et quatre nouveaux chassis ont été posés.

Tuyau à fumée de la maison de la chaudière—Un tuyau à fumée de 6 pieds 10 pouces de diamètre a été construit jusqu'à une hauteur de 60 pieds au-dessus du toit.

Des marches en pierre de taille ont été posées aux trois entrées de la boutique, et à l'entrée de la chapelle catholique.

Cinq châssis de la boutique ont été grillés.

750 boisseaux de chaux ont été faits.

7,973 pieds de carreaux en pierre et 10,629 pieds de pierre de taille ont été préparés pour le dortoir ouest.

En sus des travaux qui précèdent, une quantité considérable de réparations générales, tel que le peinturage des boiseries et des toits et le jointoiement des murs, a été faite aux différents édifices.

Les plans ont été préparés par le département.

Architecte surveillant, M. John Bowes.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, des résidences du préfet et du sous-préfet et de l'appareil à vapeur pour la cuisine, M. E. Chanteloup.

SAINT-RÉGIS.

DOUANE.

Des châssis doubles ont été posés et des réparations ont été faites à la boiserie et au haut de la cheminée.

SHERBROOKE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le toit a été réparé, une partie de l'entrepôt de vérification a été divisée par une cloison ; un nouveau reverbère a été posé devant l'édifice et quelques réparations ordinaires ont été faites.

SOREL.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

M. E. Chanteloup a posé dans la tour une horloge sonnante à quatre cadrans lumineux.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

Un appareil de chauffage à l'eau chaude a été installé dans l'édifice, certains ouvrages, etc., ont été faits dans les bureaux de l'excise, et des réparations générales ont été faites.

9—3

Les plans, etc., ont été préparés par le département.
Architecte, M. O. Z. Hamel.
Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Drapeau et Savignac.

BUREAU DE POSTE.

Le système d'égout a été modifié et prolongé; et un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude, muni d'un nombre additionnel de tuyaux et de calorifères, a été posé.
Architecte, M. O. Z. Hamel.
Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

L'appareil de chauffage a subi quelques modifications, et quelques réparations ordinaires ont été faites.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un mur d'enceinte en pierre a été construit; des trottoirs pavés en blocs ont été posés le long de la rue; et des articles d'installation et d'ameublement ont été fournis sous la surveillance de MM. Kennedy, Gaviller et Holland, architectes.
Entrepreneur du mur d'enceinte, M. Jos. Armstrong.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Un mât a été planté; et les ouvrages en plomb, etc., ont subi des réparations ordinaires.

BERLIN.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un nouvel égout en tuile a été posé, l'appartement du gardien a été nettoyé et certaines réparations ont été faites.

BRAMPTON.

BUREAU DE POSTE, ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un lot d'encoignure ayant 48 pieds de façade sur la rue Queen et 90 pieds sur la rue Hannah et 38 pieds sur une ruelle en arrière, a été acquis comme emplacement pour un édifice public dont on est à préparer les plans, etc.

BROCKVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Un trottoir en granit a été construit vis-à-vis de la façade de l'édifice, et des ventilateurs ont été posés dans le sous-sol.

CAYUGA.

BUREAU DE POSTE.

On a fait l'acquisition d'un emplacement à l'encoignure des rues King et Cayuga, ayant des façades de 45 sur 80 pieds; et le 23 novembre dernier un contrat a été passé pour la construction d'un bureau de poste. Une fois terminé, l'édifice se composera d'un corps principal à deux étages avec sous-sol et mansarde de 38 pieds 6 pouces sur 25 pieds, et d'une annexe à un étage de 23x23 pieds à l'exclusion

d'une voûte en brique à un étage de 7 pieds 9 pouces sur 6 pieds. Les murs seront en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre, les planchers et le toit seront en bois.

En arrière se trouveront des cabinets d'aisance détachés sur fondations en pierre.

Les plans, etc., ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Entrepreneurs, MM. Draper frères.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les réparations ordinaires ont été faites.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

La porte d'entrée qui donne sur l'escalier de l'étage supérieur a été convertie en châssis; l'escalier a été enlevé et la pièce convertie en bureau pour le maître de poste; l'installation du bureau de poste a subi certaines modifications.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Entrepreneur, M. Willliam Battell.

CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Une horloge sonnante, à quatre cadrans lumineux, a été placée dans la tourelle de l'édifice; quatre lucarnes ont été construites dans la tourelle pour des fins de ventilation, et la pièce où se trouve l'horloge a été planchéiée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Entrepreneurs de l'horloge, MM. Milliken et Wagner.

GALT.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un trottoir en granit a été posé le long de la rue, vis-à-vis la façade de l'édifice, par M. Robert Forsyth.

GANANOQUE.

BUREAU DE POSTE.

Le conseil municipal de la ville ayant donné un emplacement à l'encoignure des rues Pine et Stone, des plans ont été préparés, et le 5 décembre dernier un contrat pour la construction de l'édifice a été passé.

Il y aura un corps principal de 2½ étages de 38 x 25 pieds, et une annexe à un étage de 25 x 25 pieds, à l'exclusion d'une voûte en brique de 7 pieds 9 pouces sur 6 pieds. Le sous-sol servira à l'appareil de chauffage, etc., le rez-de-chaussée au bureau de poste et le premier étage au logement du gardien. Les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre; le toit, le plancher et les cloisons en bois; et la toiture en tôle galvanisée.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. R. Brough.

Entrepreneur, M. George Wilson.

GUELPH.

BUREAU DE POSTE.

Des travaux de nettoyage et de réparations générales ont été exécutés.

HAMILTON.

SALLE D'EXERCICE.

La construction de cet édifice qui a été décrite dans mon rapport de 1886 87, a été depuis poursuivie et est maintenant presque terminée.

Les plans et les devis de la construction de l'édifice ont été préparés par M. H. James, architecte du département de la milice.

Architecte surveillant, M. C. W. Mulligan.

Commis des travaux, M. William Casey.

Entrepreneur, M. M. A. Pigott.

BUREAU DE POSTE.

Des modifications et additions ont été faites à l'appareil de chauffage et des articles d'installation et d'ameublement ont été ajoutés.

Entrepreneur des changements et des additions, et de l'appareil de chauffage, M. Adam Clarke.

KINGSTON.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés par le département :

Tuyau de conduite.—Un conduit en pierre long de 80 pieds, haut de 5 pieds et large de 2 pieds 2 pouces à l'intérieur, recouvert de carreaux en pierre, a été construit à partir de la maison de la chaudière de la cuisine jusqu'à l'égout collecteur pour conduire le tuyau d'aspiration de la pompe.

Bains.—Douze bains en bois ont été remplacés par douze autres en fer, de nouvelles cloisons en chêne ont été posées et le plancher a été fait en ciment, de nouvelles portes d'entrée ont été faites et la boiserie a été peinturée.

Cour de récréation de l'asile.—Une cour de 47 pieds sur 24 pieds du côté occidental de l'asile a été entourée d'un mur de 8 pieds de hauteur en pierre posée avec du ciment et recouvert de pierre de taille.

Buanderie.—De nouvelles solives et de nouveaux planchers ont été posés dans toute la pièce; un nouveau toit recouvert de tôle galvanisée a été construit; un nouveau plafond en tringles de pin d'un pouce a été fait, et des tuyaux en fer galvanisé pour l'air et la ventilation, pour faire disparaître les vapeurs, ont été posés dans la savonnerie, et les tables, les pupitres, etc., ont été remplacés par des neufs. A l'extrémité sud de la buanderie un séchoir à vapeur a été installé.

Granges.—Le toit des deux granges a été recouvert de tôle galvanisée, des réparations ont été faites à l'écurie numéro trois et le plancher de l'écurie numéro un a été renouvelé.

Salle à manger.—Les joints du carrelage et du mur de pierre intérieur ont été nettoyés et remplis de ciment de Portland; les plafonds et la partie supérieure de l'intérieur des murs ont été badigeonnés ; et la boiserie et les ouvrages en fer ont été peinturés. Une table en pierre a été posée dans la cave des viandes.

Résidences du préfet et du sous-préfet.—Ces deux résidences ont été généralement réparées. Deux cheminées en pierre de taille ont été construites à la résidence du dernier, la façade extérieure des murs a été jointoyée en ciment de Portland ; toute la boiserie a été peinturée et on a construit un nouveau toit en tôle galvanisée sur les dépendances de la résidence du sous-préfet.

Glacière.—Quatre maîtresses poutres liées au toit ont été posées; le toit a été recouvert de tôle galvanisée; la boiserie a été peinturée et les murs ont été jointoyés au ciment.

Prison des femmes.—Les supports en bois du rez-de-chaussée ont été remplacés par six piliers en pierre; l'escalier en pierre conduisant du rez-de-chaussée au sous-sol a été enlevé. Le logement de la directrice a subi des modifications et a été remis à neuf et muni d'un chambranle de cheminée, et le plafond a été recouvert d'un doublage en pin, et muni de ventillateurs et peinturé.

Boutiques.—Le plancher de l'aile nord, boutiques sud, a été renforcie par de grosses solives en fer; et au premier étage deux salles ont été converties en magasin.

La boiserie des boutiques sud et est a été peinturée; l'extérieur des murs en ciment et les bâtiments généralement réparés. Le plancher en bois et le carrelage en pierre de la boutique de l'est ont été renouvelés, et deux parties ont été divisées par cloisons pour en faire un bureau pour les gardiens en chef et une salle pour le contremaître des peintres.

Mur de la cuisine.—Ce mur a été démoli et reconstruit.

Salle du gardien.—Le plancher a été mis en chêne.

Abattoir de la porcherie.—La position des portes a été changée, et un mur a été construit pour faire un passage entre les portes du côté de l'ouest et les portes de la cave.

La tour de l'aqueduc.—On a l'intention de construire cette tour en pierre de taille sur la partie la plus élevée du terrain à environ ½ mille de la prison. Cette construction aura 30 pieds carrés et 65 pieds de hauteur. Les fondations sont construites et la plus grande partie de la pierre est préparée.

Tramway de la carrière.—Les wagons à pierre ont été réparés et environ 200 traverses ont été renouvelées.

Usines du gaz.—On a fait l'acquisition du matériel d'un nouveau générateur, d'un *superheater* et d'un épurateur.

Planchers.—Le plancher des galeries du dortoir et de 140 cellules a été renouvelé en bloc de chêne de deux pouces.

Asile etc.—Les murs extérieurs ont été jointoyés en ciment et les toits et la boiserie ont été peinturés.

La boiserie et les ouvrages en pierre des différents édifices ont été réparés.

Une certaine quantité de pierre de taille pour le prolongement du mur d'enceinte du côté est de l'usine à gaz a été préparée et déposée sur les lieux.

Architecte surveillant, M. John Bowes.

LINDSAY.

BUREAU DE POSTE, BUREAUX DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fait l'acquisition de l'emplacement connu sous le nom de propriété de l'église épiscopalienne, et dont la façade sur la rue est de 66 pieds sur une profondeur de 196 pieds, ayant à l'arrière-plan une ruelle de 15 pieds de largeur; des plans et des devis pour un édifice fédéral ont été préparés et la construction a été donnée à l'entreprise.

L'édifice sera construit en brique avec parements en pierre sur fondations en pierre. Il y aura un corps principal de 55 pieds 6 pouces sur 47 pieds, à deux étages avec mansarde et sous-sol.

Il y aura aussi une tour de 4 étages avec sous-sol pour une horloge, et un étage de 57 x 24 pieds. Le rez-de-chaussée du corps principal est destiné au bureau de poste, au premier étage se trouveront les bureaux de la douane et de l'excise; le logement du gardien sera dans la mansarde; tandis que dans l'annexe se trouveront l'entrepôt de vérification et les bureaux des poids et mesures et de l'inspecteur du gaz.

Les plans et les devis ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. Walters.

Entrepreneur, M. P. Nevor.

LONDON.

AGRANDISSEMENT DE LA DOUANE.

L'édifice a été terminé et occupé.

Architectes, MM. Durand et Moore.

Commis des travaux, M. John Averell.

Entrepreneur de l'édifice, M. F. Toms.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. W. J. Burroughs.

ÉCOLE D'INFANTERIE.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière a été terminé et occupé.

Les plans et devis ont été préparés par M. H. James, architecte du département de la milice et de la défense.

Architectes surveillants, MM. Durand et Moore, London, qui ont aussi préparé les plans et devis de l'appareil de chauffage.

Commis des travaux, M. C. F. Cox.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice, MM. Hook et Toll.
Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Maguire et Bird.

NAPANEE.

BUREAU DE POSTE ET DOUANE.

Ayant fait l'acquisition du lot n° 5, du côté est de la rue John, dans le cours de l'année précédente, des plans etc., ont été préparés et un contrat pour la construction d'un édifice fédéral a été passé le 25 janvier dernier, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Les murs seront en pierre. Les cloisons, les planchers et le toit en bois et la toiture en tôle galvanisée. Il y aura un corps principal de 48 sur 58 pieds, à deux étages à part la mansarde et le sous-sol; le sous-sol contiendra l'appareil de chauffage, le combustible etc.; le rez-de-chaussée, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde, le logement du gardien; en en arrière il y aura une annexe à un étage de 21 sur 46 pieds qui servira à l'entrepôt de vérification, aux poids et mesures et au bureau de l'inspecteur du gaz. Il y aura des voûtes au rez-de-chaussée et au premier étage. A l'encoignure de la rue s'élèvera une tour octogone mesurant 80 pieds de hauteur à partir du sol jusqu'au toit, ou 90 pieds jusqu'au sommet du couronnement.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte surveillant, M. Bartlett.
Commis des travaux, M. J. E. Herring.
Entrepreneur, M. George Newlands, Kingston.

ORANGEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Un coffre-fort à l'épreuve du feu a été installé.

OTTAWA.

IMPRIMERIE FÉDÉRALE.

Cet édifice a été décrit dans mon rapport annuel de 1886-87 et les travaux sont en voie d'exécution, on espère que l'édifice sera terminé vers la fin de l'exercice de 1888-89.

Les plans et devis ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte surveillant, M. J. P. M. Lecourt.
Commis des travaux, H. L. Pinard.
Entrepreneur, M. John E. Askwith.

NOUVEAU PALAIS ADMINISTRATIF, RUE WELLINGTON.

Des plans et des devis d'un escalier en fer et d'un appareil de chauffage à eau chaude ont été préparés; on a demandé des soumissions pour l'escalier en fer, et des soumissions pour l'appareil de chauffage seront bientôt demandées.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Samuel Adams.
Entrepreneur de la construction de l'édifice, M. A. Charlebois.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

L'appartement de l'Orateur de la Chambre des Communes a subi des modifications; une nouvelle chambre à coucher a été faite au premier étage pour son usage; un nouvel escalier a été construit du sous-sol au premier étage, des cabinets et un bain ont été posés et tout l'appartement a été peinturé, tapissé et réparé.

Les réparations ordinaires ont été exécutées et les articles d'ameublement et d'installation ont été fournis dans l'édifice en général.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du département.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

Les réparations essentielles, le nettoyage, le peinturage et les installations ont été faites sous la surveillance du département.

VICTORIA HALL.

Cet édifice qui était antérieurement loué pour l'exposition des échantillons des pêcheries canadiennes a été acheté, et la partie supérieure a été modifiée et disposée de manière à contenir la galerie des peintures canadiennes qui ont été transportées de la cour suprême à cet endroit ; et les échantillons des pêcheries sont gardés au rez-de-chaussée de l'édifice.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. L. Pinard.

RÉPARATION DES RUES.

La rue Bank entre les rues Wellington et Victoria et la rue Besserer, à partir de la petite rue Sussex jusqu'au bassin du canal, ont été macadamisées.

Le chemin de la police à cheval, de la pointe Nepean, du Major's Hill, et le chemin du côté ouest des écluses et de la rue Saint-Patrice ont été réparées. Le trottoir de la place Cartier et de la rue Saint-Patrice ont été réparés.

Pendant l'hiver la neige a été enlevée sur les différents chemins, trottoirs et sentiers.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été entretenus d'une manière efficace.

PARC DU MAJOR'S HILL.

De nouvelles améliorations ont été exécutées dans le cours de l'exercice, et les terrains ont été entretenus en bon état.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Comme on avait besoin de nouveaux bureaux, une mansarde non terminée d'un édifice voisin a été louée, divisée et terminée en bureaux.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

Le 5 juillet dernier un contrat a été passé pour la construction d'une résidence pour le surintendant général des fermes expérimentales, et à la date de ce rapport l'édifice arrive à sa fin. L'édifice se compose d'un sous-sol en pierre divisé en une pièce pour l'appareil de chauffage et le combustible, en une pièce pour le lavoir et une cave pour les provisions, etc. ; d'un rez-de-chaussée dont les murs extérieurs sont en brique et les cloisons et les planchers en bois, contenant un salon de 16 sur 23 pieds, une bibliothèque de 15 sur 20 pieds, une salle à manger de 15 sur 22 pieds, un passage de 16 sur 17 pieds, une chambre à coucher de 14 sur 26, une cuisine de 14 sur 16 pieds, un lavoir de cuisine de 11 sur 16 pieds, outre un office, une chambre de couture, un garde-manger, un vestibule, cabinets d'aisance, etc. ; d'un premier étage en bois contenant six chambres à coucher, une chambre de bains, etc., et d'une mansarde contenant six chambres à coucher.

Le 18 octobre dernier, un contrat a été passé pour la construction de quatre résidences pour les fonctionnaires. Ce sont des édifices en bois à 2½ étages sur fondations en pierre.

Les numéros 1 et 4 sont semblables et contiennent chacun, au rez-de-chaussée, un double salon de 12 sur 32 pieds, une salle à manger de 14 sur 19 pieds, une cuisine de 14 x 11 pieds, un passage de 11 x 23 pieds, outre un vestibule, un garde-manger, un office, etc. ; au premier étage, il y a quatre chambres à coucher, une chambre à toilette, une chambre de bains et des cabinets d'aisance, et dans la mansarde se trouvent trois chambres à coucher.

La résidence numéro 2 contient, au rez-de-chaussée, un double salon de 12 x 25 pieds, une salle à manger de 16 x 16, une cuisine de 13 x 13 pieds, un passage de 10 x 17, un garde-manger, un office, un vestibule, etc. ; au premier étage, cinq cham-

bres à coucher, une chambre de bains et des cabinets d'aisance, et dans la mansarde, trois chambres à coucher.

La résidence numéro 3 contient, au rez de-chaussée, un double salon de 13 x 26 pieds, une salle à manger et un passage de 13 x 16 pieds chacun, une cuisine de 11 x 15 pieds, un garde-manger, un office, une armoire, etc.; au premier étage se trouvent six chambres à coucher et une chambre de bains, et dans la mansarde, il y a deux chambres à coucher.

Le 27 août dernier, un contrat fut passé pour la construction de la grange et des écuries qui sont reliées à la grange et forment ensemble un carré. La grange a 52 pieds de profondeur et 144 pieds de longueur, et les écuries de chaque bout mesurent 102 pieds de longueur sur 27 pieds de profondeur. Ces édifices sont en bois sur fondations en pierre. Les côtés sont en partie recouverts de planches verticales et en partie en bardeau dont les toits sont aussi recouverts. La grange est à trois étages de 11 pieds, de 13 pieds et de 32 pieds respectivement, le dernier s'élevant jusqu'au sommet du toit; les écuries sont à deux étages de 11 pieds et de 19 pieds, le dernier s'élevant jusqu'au sommet du toit. Le 28 juin dernier, un contrat a été passé pour la construction d'un édifice destiné au musée, aux laboratoires et aux bureaux. Il y aura une partie de l'édifice à un étage de 37 pieds 6 pouces sur 39 pieds 6 pouces où se trouveront les laboratoires et un bureau; et deux autres parties de 43 pieds 6 pouces sur 33 pieds 6 pouces qui contiendront 4 bureaux au rez-de-chaussée et un musée à l'étage supérieur. Les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre, les planchers, le toit et les cloisons en bois, et la toiture en fer galvanisé.

On est à préparer les plans de serres et on demandera bientôt des soumissions pour la construction de ces bâtiments.

Un contrat a été passé, le 25 mars dernier, pour la pose d'un appareil de chauffage à eau chaude dans la résidence du surintendant général et dans les quatre résidences des fonctionnaires.

Les plans et les devis ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux pour la résidence du surintendant général, la grange, les écuries, le musée et les bureaux, M. W. J. Beckett.

Commis des travaux pour les résidences des fonctionnaires, M. James Gibson.

Entrepreneur pour la résidence du surintendant général, M. F. Toms.

Entrepreneur pour les résidences des fonctionnaires, MM. Jobin et O'Keefe.

Entrepreneur pour la grange, les écuries, le musée et les bureaux, M. W. Stuart.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, MM. F. G. Johnson et Cie.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Un nouveau séchoir de 36x12x12 a été construit dans le jardin; les murs ont été recouverts de planches verticales et de tringles, le toit en bardeau.

L'ancienne étable a été démolie et remplacée par un nouveau bâtiment en bois de 26x40x12; lambrissé, couvert en bardeau, peinturé et reposant sur une fondation de poteaux de cèdre.

Le toit de la salle de billard n'ayant pas suffisamment d'inclinaison a été défait et élevé de 18 pouces au faîte, et recouvert en tôle galvanisée.

Le toit du grand magasin et celui de la loge ont été recouverts à neuf en bardeau.

Il a été posé 1500 pieds linéaires de tuyaux en tuile à partir de la serre aux légumes, et 300 pieds de tuyaux en tuile dans le jardin.

On a fait l'acquisition de tapis grands et petits, de meubles, de rideaux, etc.; le nettoyage général ordinaire, les réparations, les menus changements, le peinturage partiel, le badigeonnage, etc., ont été exécutés sous la surveillance du département.

Commis des travaux, M. William Hutcherson.

PEMBROKE.

BUREAU DE POSTE.

Le département ayant, dans le cours de l'année dernière, acheté un emplacement sur la rue Pembroke, à l'extrémité nord-est du pont construit sur la rivière

Muskrat, des plans, etc., ont été préparés, des soumissions ont été demandées et la construction de l'édifice a été donnée à l'entreprise; l'édifice est destiné à contenir les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

L'édifice aura 2½ étages et sera construit en pierre, 44 pieds sur 50 pieds, avec planchers, cloisons et toit en bois, et couverture métallique ; il contiendra, au rez-de-chaussée, le bureau de poste ; les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur seront au premier étage, l'appartement du gardien se trouvera dans la mansarde, l'entrepôt de vérification, les bureaux de poids et mesures, le bureau de l'inspecteur du gaz, l'appareil de chauffage et le combustible se trouveront dans le sous-sol.

Les plans etc., ont été préparés par le département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. L. Morris, A. T. F.

Entrepreneurs, MM. Munro, Beatty et Grieve.

PETERBOROUGH.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est terminé, meublé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Les plans etc., ont été préparés par le département.

Architecte surveillant, M. E. John E. Belcher.

Commis des travaux, M. Thomas Rutherford.

Entrepreneur de l'édifice, M. John E. Askwith.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McAndrew et Noble.

PORT-ARTHUR.

BUREAU DE POSTE.

On est à faire des négociations dans le but d'obtenir un emplacement.

PORT COLBORNE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice a été transporté le 15 avril dernier, par un arrêt du conseil, du département des chemins de fer et canaux ; c'est une construction en brique, à un étage, et elle est occupée par les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

PRESCOTT.

BUREAU DE POSTE, BUREAUX DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fait l'acquisition d'un emplacement, se composant des lots 7 et 8 du *block* 2 faisant face à la rue King au sud, et à la rue Water au nord, des plans ont été préparés, des soumissions ont été demandées, et la contruction de l'édifice a été donnée à l'entreprise. Il y aura deux édifices qui auront chacun deux étages et demi, mesurant 49 x 28 pieds avec murs en brique, fondations en pierre, toits, planchers et cloisons en bois et couvertures métalliques. Le bureau de poste fera face à la rue King et le rez-de-chaussée servira au bureau de poste proprement dit, le premier étage aux bureaux du revenu de l'intérieur, la mansarde au logement du gardien et le sous-sol à l'appareil de chauffage.

La douane fera face à la rue Water, son sous-sol servira à l'appareil de chauffage et au combustible, le rez-de-chaussée à l'entrepôt de vérification, et le premier étage au bureau de la douane ; la mansarde ne sera pas terminée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. D. Barr.

Entrepreneurs, MM. Crain et Mix.

SAINTE-CATHERINE.

Le plancher du bureau de poste a été renouvelé en érable, l'édifice a été muni d'un mât ; et des réparations ordinaires ont été faites.

SAINT-THOMAS.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Une clôture en fer a été posée sur la rue Talbot ; des réparations générales ordinaires ont été exécutées.

TORONTO.

DOUANE.

Différents articles d'ameublement ont été fournis aux bureaux du percepteur et au bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

De nouvelles chaudières, de nouvelles machines et un ascenseur ont été mis dans l'édifice, et les anciennes machines ont été modifiées de manière à s'adapter aux nouvelles. L'ancienne chambre des machines a été convertie en bureaux de messageries.

Des réparations générales ont été faite à la partie primitive de l'édifice.

Les plans et les devis ont été préparés par M. B. Dick, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

Entrepreneur des changements et des additions, M. J. Fletcher.

Entrepreneur de l'ascenseur, M. J. Fensom.

Entrepreneurs des chaudières de la machine, etc., MM. Inglis et Hunter.

BUREAU DE POSTE.

L'intérieur de l'édifice a subi des réparations générales ainsi que la succursale de la rue Peter.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Dans le cours de l'année dernière on a fait l'acquisition d'un lot situé à l'encoignure des rues Albert et Perry, et le 2 décembre dernier un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur cet emplacement. L'édifice se composera d'un corps principal de 2½ étages en pierre, de 40x49 pieds et d'une annexe en pierre à un étage de 34x18 pieds en arrière. Les planchers, les cloisons et les toits seront en bois et la couverture en tôle galvanisée. Le rez-de-chaussée du corps principal servira au bureau de poste, le premier étage à la douane et la mansarde à l'entrepreneur ; l'entrepôt de vérification se trouvera dans l'annexe.

Les plans, etc., ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. George Crowe.

Entrepreneur, M. Walter Alford.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BUREAU DE POSTE.

On est à faire des négociations pour l'acquisition de cet édifice.

DÉPOT D'IMMIGRANTS.

Des réparations essentielles ont été faites à la boiserie, au peinturage, etc.

MONTAGNE DE PIERRE.

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

Résidence du préfet.—Un appareil à gaz dit *gasoline* et une sonnerie électrique ont été posés, et la résidence a été munie d'un ameublement et de tapis ; la boiserie et les murs ont été peinturés et badigeonnés.

Infirmerie et buanderie.—Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière a été terminé et occupé, et un appareil de chauffage à eau chaude a été posé ;

des contrats ont été passés pour convertir la mansarde de l'infirmerie en cuisine et en salle de récréation et pour installer l'appareil d'une buanderie. Le dispensaire du médecin a été installé et meublé.

Nouvelles chapelles.—Ces édifices qui ont été décrits au long dans mon rapport de l'année dernière, ont été terminés et munis d'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Magasin et remises à combustible du préfet.—Un édifice en brique à 1½ étage de 30 x 20 pieds a été construit à la journée.

Ecurie du préfet.—Un édifice en brique d'un étage et demi de 54 x 41 pieds a été construit, le rez-de-chaussée est divisé en compartiments pour les vaches et les chevaux et en stalles libres, il y a aussi une remise pour les voitures et une pièce pour les harnais, la partie supérieure sert de fenil. La construction a été commencée à la fin de l'exercice et on espère que l'édifice sera terminé avant l'automne.

Cottages des gardiens.—Six nouveaux cottages pour les gardiens ont été commencés et achevés dans le cours de l'exercice.

Résidences du médecin et du chapelain.—Les plans ont été préparés et les fondations de la résidence du médecin ont été posées.

En général.—Une nouvelle machine à pomper a été posée et du lattis a été fait. Un enclos pour le bétail a été entouré de fil métallique barbelé, et les meulons de foin ont été clôturés ; la prison a été munie de nouveaux égouts, de nouvelles gouttières et de paratonnerres ; et des réparations générales ont été faites aux égouts, aux ouvrages en plomb etc.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs de la construction de l'infirmerie et de la buanderie, MM. Bourke et Cass.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage de l'infirmerie et des chapelles, et de la machine et de l'appareil de chauffage de la buanderie, MM. Garth et Cie.

WINNIPEG.

DOUANE.

Des petites réparations ont été faites, et des meubles ont été ajoutés.

Commis des travaux, M. D. Smith.

DÉPOT D'IMMIGRANTS.

Des plans et des devis ont été préparés pour un édifice devant remplacer celui que l'incendie avait détruit ; mais par suite du manque d'un emplacement convenable, il n'a rien été fait davantage.

Commis des travaux, M. D. Smith.

ECOLE D'INFANTERIE.

Cet édifice dont il a été question dans un rapport précédent, a été terminé au mois d'octobre dernier et transféré au département de la milice pour être occupé.

Architecte surveillant, M. W. Chesterton.

Entrepreneurs, MM. Murray et McDiarmied.

BUREAU DE POSTE.

Le dernier étage de cet édifice a été installé et meublé pour des bureaux destinés à la commission des terres fédérales.

Des plateformes et des échelles de sauvetage ont été mises à chaque étage en arrière de l'édifice, des portes de sauvetage ont été posées à l'ascenseur, et la menuiserie, les ouvrages en plomb, les machines, la chaudière etc., ont subi des modifications.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CASERNES DE CALGARY.

Un contrat pour la construction des édifices suivants a été passé le 21 décembre 1887, et les travaux sont en voie d'exécution.

Ordinaire et cuisine des casernes—Un corps principal en bois de 2 étages, de 266 x 32 pieds, avec un édifice en arrière à un étage de 66 x 32 pieds, le tout en bois.

Le corps principal contient six pièces de 30 x 22 pieds à chaque étage et l'édifice en arrière un ordinaire, une cuisine, un office et deux lavoirs.

Infirmerie.—Un édifice en bois à un étage devant contenir deux salles de 23 x 22 pieds chacune, un cabinet de chirurgien de 17 x 12 pieds, 6 pieds, une salle à manger de 17 x 12 pieds, une cuisine de 12 x 12 pieds, une chambre de bains de 10 x 10 pieds, outre un cabinet pour l'intendant, un passage, une réserve et des armoires.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux se font sous sa direction.

Commis des travaux, M. C. B. Kenway.

Entrepreneurs, MM. Kennedy et Heney.

BATTLEFORD.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Le poste de la garde a subi de grandes réparations et des changements importants, et les casernes ont été plâtrées et terminées.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. A. P. Berthiaume.

EDMONTON.

PALAIS DE JUSTICE.

Des objets d'installation et d'ameublement ont été fournis.

LETHBRIDGE.

Les deux édifices, construits l'année dernière pour le logement des officiers, ont subi des changements sous la direction du commissaire, et des hangars à bois et des plateformes de 6 pieds sur 6 ont été ajoutées.

La chambre de l'ordinaire a été agrandie et la cheminée a été demollie et reconstruite. Des cabinets d'aisance ont été construits pour la division des sergents et pour le logement des officiers célibataires, et une plateforme large de 10 pieds a été construite tout le long de la façade de la caserne.

La mansarde des casernes et de la chambre de l'ordinaire a été planchéiée.

Les édifices suivants ont été érigés dans le cours de l'exercice :

Une écurie semblable à celle construite l'année dernière ;

Un édifice pour le logement des officiers célibataires ;

Une annexe au magasin et au bureau du maréchal des logis, de 60 x 23 pieds pour le logement et l'ordinaire des sous-officiers ;

Une salle pour les harnais de 24 x 48 pieds ;

Une boutique de forgeron de 24 x 24 pieds ;

Des boutiques pour les menuisiers, les selliers et les tailleurs et une salle pour le dispensaire des médecins vétérinaires.

Un logement et un garde-manger ont été ajoutés a la division de la cuisine.

Les plans ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. B. C. Kenway.

MACLEOD.

DOUANE.

Un édifice en bois d'un étage et demi, ayant un déclin en arrière, a été érigé pour servir de douane et d'entrepôt de vérification.

CASERNES.

De nouvelles cheminées ont été construites aux casernes et des réparations ordinaires ont été exécutées.

CREEK DES ERABLES, BUTTES DU TONDRE ET MONTAGNE DE BOIS.

Une maison en troncs d'arbres pour servir d'avant-poste à la police à cheval a été construite à chacune de ces localités.

PRINCE-ALBERT.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Ces bâtiments qui sont maintenant terminés ont été construits à la journée. Ils sont en bois.

Casernes.—Cet édifice se compose d'un corps principal de 158 pieds 3 pouces sur 27 pieds 8 pouces et d'une aile en arrière de 88 pieds 4 pouces sur 27 pieds 8 pouces et deux annexes chacune de 23 pieds 6 pouces sur 13 pieds; il a aussi été fait 530 pieds linéaires d'égout à partir de la buanderie jusqu'au puisard.

Logement des officiers.—Ce bâtiment mesure 37 pieds sur 24 pieds 6 pouces, a deux annexes qui servent de cuisines, l'une mesure 18 pieds 6 pouces sur 21 pieds et l'autre 10 pieds sur 14.

Le corps de garde mesure 48 pieds sur 24.

Le bâtiment de l'ordinaire des sergents mesure 50 pieds sur 26 avec une annexe qui sert de cuisine, de 27 pieds 6 pouces sur 16 pieds.

Le magasin du maréchal des logis mesure 60 pieds sur 30, avec une cave à l'épreuve de la gelée qui s'étend au-dessous de la moitié du bâtiment.

Le magasin général du maréchal des logis mesure 32 pieds sur 22.

La glacière mesure 20 pieds sur 20.

L'écurie des chevaux malades mesure 50 pieds sur 28.

La boutique du forgeron mesure 24 pieds sur 24.

Les écuries se composent de deux édifices qui mesurent chacun 76 pieds 2 pouces sur 24 pieds 8 pouces, et avec une annexe de 12 pieds sur 24 pieds 8 pouces pour la sellerie.

La boutique des artisans, mesure 24 pieds sur 28 pieds, et est divisée pour quatre métiers.

Les latrines sont en deux divisions qui mesurent chacune 16 pieds sur 8.

Le plateau a été nivelé et un trottoir de 4 pieds de large a été construit sur une longueur de 1000 pieds linéaires, et un mât de 84 pieds de hauteur a été érigé.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

MEDICINE-HAT.

CASERNES.

La boiserie des casernes a été peinturée et des réparations ordinaires ont été faites.

PRINCE-ALBERT.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport l'année dernière a été terminé, meublé et occupé. Des voûtes à l'épreuve du feu ont été construites au rez-de-chaussée, pour la cour de comté, et une voûte de réserve dans le sous-sol. Une écurie en troncs d'arbres de 18 pieds sur 24 avec une remise de 12 pieds sur 24 ont été construites. Une clôture en fil métallique de 1,188 pieds avec porte, et une clôture en planche de

150 pieds ont été faites. Des latrines pour les prisonniers ont été érigées dans la cour.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

Entrepreneur, M. Thomas Doddridge.

QU'APPELLE.

ECOLE D'INDUSTRIE.

L'allonge pour les petites filles, et dont il est question dans mon dernier rapport, est presque terminée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. James Morrison.

RÉGINA.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Casernes.—Ces casernes ont été décrites dans mon rapport l'année dernière, et depuis lors elles ont été terminées et munies de tables, de crochets, etc., etc., et occupées. Un système complet d'égout y compris un puisard a été construit. Des réservoirs extérieurs et des réservoirs dans la mansarde ont été érigés.

Ecuries.—Une allonge de 16 x 30 pieds pour faire un abri a été construite à chacune des sept écuries.

Résidence du commissaire.—Cet édifice a été décrit dans mon rapport l'année dernière et a été depuis lors terminé et occupé. Un ancien bâtiment a été transporté sur l'emplacement et converti en écurie.

Résidence du médecin.—Cet édifice, décrit dans mon dernier rapport annuel, a été depuis terminé et occupé.

Logement des officiers.—Cinq des anciennes casernes ont été converties en logement pour les officiers et occupées.

Ordinaire des sergents.—Une ancienne caserne a été installée pour cet objet.

Hôpital.—Cet édifice, décrit dans mon rapport l'année dernière, a été terminé et occupé

En général.—Une ancienne chambre d'ordinaire a été convertie en cantine. Deux cheminées en briques ont été construites au magasin du maréchal des logis, et des réparations générales ont été faites.

Les plans etc., ont été préparés par ce département et les travaux ont été exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

Entrepreneur de la résidence du commissaire et des casernes, M. R. H. Williams.

Entrepreneur de la résidence du médecin et de l'hôpital, M. John McCrea.

CONSEIL DU NORD-OUEST.

La salle du conseil a été tapissée et peinturée à neuf.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

BUREAU DES SAUVAGES.

Des fondations en pierre ont été construites au-dessous de l'édifice, les murs ont été teints en brique et la boisure de l'extérieur a été peinturée.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

PALAIS DE JUSTICE.

L'intérieur a été nettoyé, badigeonné et peinturé; et muni de meubles nécessaires, de poêles, etc.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Des clôtures et des dépendances ont été construites, une maison a été érigée sur le puits et une pompe foulante y a été installée.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

BUREAU DE POSTE.

Des petites réparations ont été faites.
Commis des travaux, M. John Morrisson.

RESIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

L'extérieur de la cuisine a été réparé et de menues réparations ont été faites à la boiserie.
Commis des travaux, M. John Morrisson.

SALLE D'EXERCICE ET MANÈGE.

Cet édifice a été détruit par l'incendie le 26 novembre 1887.

FORT SASKATCHEWAN.

CASERNES DE LA POLICE A CHEVAL.

Les casernes ont été réparées et agrandies.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE, etc.

Un portique a été construit à l'intérieur du couloir du bureau de poste, le toit a subi des réparations, le gaz a été posé dans l'édifice et les tuyaux à l'eau ont été prolongés jusqu'au premier étage.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

Buanderie.—L'appareil de chauffage et l'installation dont il est parlé dans les rapports précédents sont terminés, ainsi que les cabinets d'aisance, les bains et les réservoirs d'eau chaude et d'eau froide.

Approvisionnement de l'eau.—La digue a été nettoyée jusqu'à une profondeur de deux pieds et l'eau a été ainsi améliorée. Le tuyau d'aqueduc qui alimente les cottages des gardes, étant bouché, a été enlevé et remplacé par des tuyaux de deux pouces et le service a subi diverses réparations. Dans la prison, des tuyaux de 3 pouces ont été prolongés jusqu'au toit avec des tampons de sûreté à chaque étage.

Le gaz.—Le *New Westminster Gas Company* a prolongé un tuyau de trois pouces jusqu'au pénitencier, et tout l'appareil nécessaire pour l'éclairage au gaz de l'édifice entier a été posé.

Logement des fonctionnaires célibataires.—Un contrat pour la construction de cet édifice a été passé le 27 mars dernier, et on espère que les travaux seront terminés l'automne prochain.

Divers.—On a fait un plancher en ciment dans l'étable, et la cuisine a été munie d'un nouveau poêle.

Réparations.—L'édifice, la clôture, les égoûts, la digue, les tuyaux de l'aqueduc, etc., ont subi des réparations.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. Gamble, I. C.

Entrepreneurs des logements, MM, Ackerman Frères.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'appareil à gaz a été posé dans l'édifice.

De menus changements et des additions ont été faits au premier étage pour la commodité des fonctionnaires de la douane et de la caisse d'économie qui occupent l'édifice.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

DOUANE.

De menues réparations ont été faites et le toit a été peinturé sous la surveillance de M. F. C. Gamble.

CAISSE D'ECONOMIE DU CANADA.

Un grand coffre-fort a été installé dans la voûte de la banque de la Colombie-Britannique.

BUREAU DE POSTE.

Le toit a subi des réparations; le toit et les murs extérieurs ont été peinturés et les murs intérieurs et les plafonds ont été badigeonnés. Le bureau des mandats d'argent a été agrandi, et des réparations générales ont été faites ; on a fait l'acquisition de quelques articles d'ameublement.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I.C.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC., ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers, des édifices militaires et des bureaux de poste et de la douane à Kingston et à Québec, sont maintenant sous le contrôle de cette division du département.

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.—COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux et le combustible a été fourni à 76 édifices fédéraux.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des différents édifices fédéraux, à l'exception de l'éclairage des pénitenciers et des édifices militaires, est maintenant sous la direction de l'administration de cette division du département.

APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'alimentation de l'eau des différents édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est administrée par cette division du département.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question ont été nettoyés, badigeonnés, etc.

ANNEXE No 3

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

ANNEXE No 3.

N° de renvoi 93013.

ETAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges et gardiens employés dans les édifices publics, le 30 juin 1888, ainsi que la date de la nomination, le salaire, etc.

Place.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					$ cts.		$ cts.
Amherst ... N.-E.	Bureau de poste	James Morrison	Concierge	2 novembre 1886	33 33	12 mois	400 00
Antigonish ... N.-E.	Edifice fédéral	H. P. Hill	do	1er mars 1887	3 75	12 do	45 00
Arichat ... N.-E.	Edifice sur l'empl. du B.P.	John McAsbill	do	16 septembre 1887	...	...	15 00
Baddeck ... N.-E.	Edifice fédéral	Alex. McDonald	do	23 décembre 1886	16 67	12 do	200 00
Halifax ... N.-E.	do	John Powell	Mécanicien	1er octobre 1871	62 50	12 do	750 00
do	do	Richard Power	Chauffeur	1er octobre 1871	50 00	6 do	300 00
do	do	M. Sullivan	Gardien	31 octobre 1883	33 33	12 do	400 00
do	do	Jno. Dunn	do	...	39 00	12 do	468 00
do	Entrepôt de vérification	Wm. Power	Concierge	26 janvier 1887	41 67	12 do	500 00
do	Pénitencier	M. Kennedy	do	31 octobre 1880	37 50	12 do	450 00
New-Glasgow ... N.-E.	Bureau de poste	Jos. Fraser	do	8 novembre 1886	33 33	12 do	400 00
Pictou ... N.-E.	Douane	Geo. Robson	do	31 janvier 1888	33 33	12 do	400 00
Truro ... N.-E.	Bureau de poste	G. Johnson	do	8 octobre 1885	33 33	12 do	400 00
Windsor ... N.-E.	do	J. W. Smith	do	30 juillet 1886	33 33	12 do	400 00
Yarmouth ... N.-E.	Edifice fédéral	Robt. Speers	do	23 décembre 1886	33 33	12 do	400 00
Charlottetown ... I.P.-E.	do	D. McLeod	Mécanicien	12 septembre 1872	33 33	12 do	400 00
do	do	J. S. McLeod	Chauffeur	13 décembre 1887	28 00	12 do	336 00
do	do	Jas. Grant	Gardien	18 août 1881	37 03	12 do	450 00
do	do	Geo. Walker	do	...	37 03	12 do	450 00
Montague ... I.P.-E.	do	Martin Lambert	Concierge	12 janvier 1887	33 33	12 do	400 00
Summerside ... I.P.-E.	do	James Brazil	Gardien	5 novembre 1885	33 33	12 do	400 00
Bathurst ... N.-B.	Bureau de poste	J. A. Melançon	Concierge	13 avril 1887	33 33	12 do	400 00
Dorchester ... N.-B.	Pénitencier	Jas. Piercy	Mécanicien	21 novembre 1882	...	...	...
Frédéricton ... N.-B.	Bureau de poste	Jas. Perkins	Concierge	31 mai 1881	33 33	12 do	400 00
Moncton ... N.-B.	do	Ezra B. Hicks	do	11 janvier 1886	33 33	12 do	400 00
Newcastle ... N.-B.	do	Patrick Keating	do	2 octobre 1886	33 33	12 do	400 00
St-Stephen ... N.-B.	do	Samuel Topping	do	25 mai 1887	33 33	12 do	400 00
Sussex ... N.-B.	do	Thomas Asbill	do	19 octobre 1883	33 33	12 do	400 00
Saint-Jean ... N.-B.	Douane	G. H. Jones	Mécanicien	17 février 1880	60 00	12 do	720 00

[1888]

do	do	Christopher White	Chauffeur	9 novembre	1885	50 00	6	do	300 00
do	do	T. W. Shaw	Concierge	8 décembre	1881	41 67	12	do	500 00
do	Bureau de poste	Henry Howe	Mécanicien	4 novembre	1881	55 00	12	do	660 00
do	do	Ed. Haney	Préposé à l'ascenseur	27 do	1882	45 00	12	do	540 00
do	Pénitencier	Geo. Campbell	Concierge	29 octobre	1880	37 50	12	do	450 00
do	Caisse d'économie	Thos. H. Lawson	Mécanicien	28 janvier	1879				
Woodstock, N.-B.	Bureau de poste	Richard Maxted	Concierge	8 octobre	1885	33 33	12	do	400 00
Hull, Qué.	Bureau de poste	Thomas Paquin	do	9 janvier	1888	16 66	12	mois	200 00
Montréal, Qué.	Entrepôt de vérification	M. Boyer	Chauffeur	4 mars	1882	50 00	12	do	600 00
do	Bureau de poste	John Watson	Mécanicien	18 octobre	1876	65 00	12	do	780 00
do	do	L. D. Thibeault	Lumière électrique et prép. à l'ascenseur	1er juin	1888	50 00	12	do	600 00
do	Revenu de l'intérieur	F. Greene	Mécanicien	1er janvier	1885	60 00	12	do	720 00
do	Douane	Thos. Ryan	do en chef, édif. féd. à Montréal	4 mars	1882	85 00	12	do	960 00
do	do	W. Wallace	Chauffeur	1er octobre	1882	50 00	8	do	400 00
do	do	J. H. Marchand	do	2 décembre	1882	50 00	8	do	400 00
do	Salle d'exercice	J. B. Emond	Concierge	11 janvier	1886	1.50 p. j	12	do	547 50
Québec, Qué.	Entrepôt de vérification	Jas. Mathews	Mécanicien	4 décembre	1885	55 00	12	do	660 00
do	do	Wm. Stephens	Chauffeur	29 octobre	1886	30 00	8	do	240 00
do	Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois	John O'Neil	do	8 septembre	1886	45 00	8	do	360 00
do	Douane	C. Juneau (non payé par ce département)	Mécanicien	1er mai	1866				
Sherbrooke, Qué.	Edifice fédéral	T. Rawson	Concierge	12 décembre	1884	33 33	12	do	400 00
Sorel, Qué.	do	P. St Michel	do	22 septembre	1886	33 33	12	do	400 00
Saint-Jean, Qué.	Bureau de poste	Veuve Jos. Forrant	do	30 mai	1888	16 67	12	do	200 00
do	do	Wm. Comper	Gardien	— décembre	1881	12 50	12	do	150 00
Trois-Rivières, Qué.	Douane		Concierge			58 33	12	do	700 00
do	Bureau de poste	Jos. Carbonneau	do	27 juillet	1883	33 33	12	do	400 00
Amherstburg, Ont.	Edifice fédéral	John Lovegrove	do	5 novembre	1885	33 33	12	do	400 00
Brockville, Ont.	do	Wm. Shepherd	do	6 avril	1888	33 33	12	do	400 00
Brantford, Ont.	Bureau de poste	John Squire	Mécanicien	27 octobre	1880	50 00	12	do	600 00
Belleville, Ont.	Edifice fédéral	J. P. Reeves	Concierge	17 octobre	1883	50 00	12	do	600 00
Barrie, Ont.	do	Fred. Edwards	do	2 mars	1886	33 33	12	do	400 00
Berlin, Ont.	do	Veuve Aug. Meinke	do	22 décembre	1887	33 33	12	do	400 00
Clifton, Ont.	do	Gilbert Campbell	do	8 octobre	1885	33 33	12	do	400 00
Chatham, Ont.	Bureau de poste	Henry Dunn	Mécanicien	23 septembre	1884	50 00	7	do	350 00
Cornwall, Ont.	Edifice fédéral	Thomas Murphy	Concierge	7 mars	1885	30 42	12	do	365 04
Galt, Ont.	do	Wm. Kilgour	do	23 septembre	1886	33 33	12	do	400 00
Guelph, Ont.	do	A. H. Goodeve	do	26 août	1884	33 33	12	do	400 00
Hamilton, Ont.	do	Thos. Nicholson	Préposé à l'ascenseur	2 mars	1887	45 00	12	do	540 00
do	do	Wm. Hornby	Mécanicien	9 octobre	1886	41 67	12	do	500 00
do	do	Thos. Beatty	Chauffeur	7 novembre	1887	45 00	8	do	360 00
Kingston, Ont.	Collège Militaire	W. Johnson	Mécanicien	31 mai	1881				
do	do	M. Madden	Chauffeur	13 octobre	1875				
do	Pénitencier	Jas. Devlin	Mécanicien	9 avril	1873				
do	do	Chas. Munro	Chauffeur	23 juillet	1883	60 00	12	do	720 00
do	do	Chas. McAvoy	do			50 00	12	do	600 00

52 (ANNEXE N° 3)—ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges et gardiens employés dans les édifices publics, le 30 juin 1827, ainsi que la date de la nomination, le salaire, etc.

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.		Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						$ cts.		$ cts.
London ... Ont...	Bureau de poste...	John Price...	Mécanicien...	18 septembre	1884...	50 00	12 mois...	600 00
do ...	do ...	Wm. Greer...	Concierge...	16 mars	1884...	...	...	...
do ...	Douane...	M. Mulkern...	Chauffeur...	14 janvier	1884...	50 00	12 do ...	600 00
Orangeville... Ont...	Edifice fédéral...	John Wilkins...	Concierge...	15 septembre	1886...	33 33	12 do ...	400 00
Peterborough ... Ont...	do ...	James Irwin...	do ...	8 do	1887...	33 33	12 do ...	400 00
Port-Colborne... Ont...	do ...	Wm. Armstrong...	do ...	11 juin	1888...	15 00	12 do ...	180 00
Port-Hope... Ont...	do ...	Levi Reynolds...	do ...	17 novembre	1885..	33 33	12 do ...	400 00
Stratford ... Ont...	do ...	J. H. Roberts...	do ...	7 février	1864...	50 00	12 do ...	600 00
Sainte-Catherine... Ont...	do ...	W. Bryson...	do ...	9 août	1883..	33 33	12 do ...	400 00
Saint-Thomas... Ont...	do ...	Jas. Russell...	do ...	4 septembre	1885...	33 33	12 do ...	400 00
Toronto... Ont...	do ...	J. A. Wills...	Mécanicien en chef, édif féd. à Toronto.	23 août	1873...	100 00	12 do ...	1,200 00
do ...	Douane...	Jas. Humphreys...	Chauffeur...	16 novembre	1881...	50 00	6 do ...	300 00
do ...	Entrepôt de vérification.	Jas. Cosgrove...	Mécanicien...	23 déccembre	1874...	60 00	12 do ...	720 00
do ...	do ...	Alex Day...	Proposé à l'ascenseur.	1er décembre	1887...	45 00	12 do ...	540 00
do ...	do ...	Wm Cenery...	do ...	do	...	45 00	12 do ...	540 00
do ...	do ...	W. Slean...	do ...	2 mars	1888...	45 00	12 do ...	540 00
do ...	Bureau de poste...	Henry L. Bell...	Mécanicien...	9 mai	1885...	50 00	6 do ...	300 00
do ...	do ...	Fred. Simons...	Chauffeur...	21 janvier	1887...	50 00	6 do ...	300 00
do ...	Edifice du revenu...	Ed. Appleton...	do ...	23 septembre	1886...	55 00	12 do ...	600 00
do ...	Bureau de poste...	Jas. Claxton...	do ...	25 octobre	1882...	50 00	6 do ...	300 00
Windsor ... Ont...	do ...	John Hannon...	Mécanicien...	7 do	1880...	50 00	12 do ...	600 00
do ...	do ...	W. Curtis...	Concierge...	9 novembre	1880...	33 33	12 do ...	400 00
Winnipeg ... Man...	Edifice du bur. de poste.	J. P. Alexander...	Mécanicien...	...	...	70 00	12 do ...	840 00
do ...	do ...	Jos. Coutu...	Chauffeur...	...	...	45 00	12 do ...	540 00
do ...	do ...	Ed. Lecourt...	do ...	27 octobre	1887...	45 00	12 do ...	540 00
do ...	do ...	Jos. Cauchon...	Concierge...	12 juin	1688...	50 00	12 do ...	600 00
Nanaimo ... C.-B...	Edifice fédéral...	John Thompson...	do ...	10 novembre	1883...	50 00	12 do ...	600 00
New-Westminster. C.-B...	do ...	John McMurphy...	do ...	1er octobre	1884...	50 00	12 do ...	600 00
Prince-Albert.. T.N.-O...	Palais de justice et prison	George Northgraves...	do ...	14 juin	1887...	33 33	12 do ...	400 00

R. STECKEL.

[1888]

ANNEXE No 4.

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE, DU GAZ, DE L'EAU, DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

PAR

JOHN R. ARNOLDI, Ingénieur-Mécanicien.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF.

N° de renvoi 90,637.

BUREAU LE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF,
OTTAWA, 21 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, au sujet des édifices publics d'Ottawa, le rapport suivant pour l'exercice expiré le 30 juin 1888, savoir :—

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

En dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil électrique, des chaudières, des services de l'aqueduc, du gaz ou des cloches, il n'y a rien eu à faire dans le cours du dernier exercice.

On a jugé nécessaire de remplacer l'ancien système du cabinet d'aisance à bassin des appartements de l'Orateur de la Chambre des communes et du Président du Sénat par un appareil plus moderne. La ventilation de ces cabinets et de la salle de comité du chemin de fer a été considérablement améliorée.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

A part l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches, ces édifices n'ont exigé que bien peu de travaux.

COUR SUPRÊME.

On a eu à s'occuper que de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières et des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches de cet édifice.

BUREAU DE POSTE ET DE DOUANE, OTTAWA.

Trois nouveaux cabinets d'aisance ont été placés dans cet édifice pendant le dernier exercice, et munis d'un système de ventilation amélioré. A part cela, l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches est tout ce qu'il y a eu à faire.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Il n'y a eu à faire dans cet édifice que les réparations ordinaires des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

TERRAIN DU PARLEMENT, SERRE CHAUDE.

Ce bâtiment n'a exigé aucun travaux.

BUREAUX DES AFFAIRES DES SAUVAGES (À BAIL).

On n'a eu à s'occuper ici que de l'entretien du service de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

DÉPARTEMENT DES POSTES (À BAIL), DIVISION DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE.

Rien en dehors de l'entretien ordinaire des services de l'aqueduc, du gaz et de cloches n'a été requis.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Il n'a été besoin ici que des réparations ordinaires aux conduits d'eau, boyaux, etc., servant à l'arrosage.

RIDEAU HALL.

On n'a eu à faire ici que l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage et des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JNO. R. ARNOLDI,
Ingénieur-mécanicien en chef.

A M. A. Gobeil,
Secrétaire du département des travaux publics.

ANNEXE No 5.

RAPPORT

SUR

Les Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levés de Plans

PAR TOUT LE CANADA,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Nº de renvoi 92,368.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.
OTTAWA, 27 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux de ports, sous ma direction, pour le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

JETÉE DE BELFAST.

La jetée de Belfast ou d'Halliday est située sur la côte sud de la baie Orwell, dans le comté de Queen.

Des réparations ont été faites à l'extrémité ouest de la jetée pour permettre au steamer de débarquer ses passagers et son fret.

CASCUMPEC.

Dans le comté de Prince, sur la côte nord de l'île, à environ vingt milles au sud du cap Nord.

Le creusage d'un chenal à travers la barre de roches qui obstrue l'entrée du port de Cascumpec, commencé en 1885, s'est continué dans le cours du dernier exercice.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud-est de la rivière Hillsboro, à environ 10 milles au nord-ouest de Charlottetown.

Dans le cours de l'exercice des pilotis ont été enfoncés autour du caisson extérieur, et le rhabillage a été renouvelé à certains endroits ; un nouveau débarcadère a été construit et l'abord de la jetée a été en partie reconstruit et rempli de branchages, de pierre et de terre.

PORT DE MURRAY.

La jetée du port de Murray sud, dans le comté de King, est à la tête de la navigation sur la rivière du Sud.

La jetée de cet endroit a subi des réparations générales ; on l'a élevée à certains endroits et remplie de lest, et l'abord a été mis en bon état.

NEW LONDON.

Le port de New-London est situé sur la côte nord de l'île, à environ 10 milles au sud-est de la baie de Richmond.

Il a été nécessaire de faire des réparations aux travaux de ce port.

CREEK DE NEUF-MILLES.

Cette jetée est située dans le comté de Queen, à cinq milles à l'ouest du phare de Block House, à l'entrée du port de Charlottetown, dans la petite anse s'ouvrant sur le passage entre l'île Saint-Pierre et la terre ferme.

Des réparations générales ont été faites à la construction qui a une longueur de 390 pieds et une largeur moyenne au sommet de 20 pieds.

CARDIGAN NORD.

Cette jetée se trouve sur la rive nord de la rivière Cardigan, près de l'endroit où elle se jette dans la baie de Cardigan. De menues réparations ont été faites à la chaussée afin de la rendre plus propre au besoin du moment.

PINETTE.

Cette jetée se trouve du côté sud de la rivière Pinette, près du confluent des branches nord et sud.

De nouvelle solives ont été posées et le plancher à été remis a neuf. Les défenses ont été assujéties, du lest a été mis et d'autres réparations ont été exécutées pour mettre la jetée en bon état.

SOURIS.

Souris, point terminal du chemin de fer de l'île, se trouve dans le comté de King, à environ 16 milles au sud de la pointe Est.

L'extrémité intérieure du brise-lame, sur une longueur de 800 pieds, a été exhaussée là où c'était nécessaire, remplie de lest et d'autres améliorations ont été faites.

TIGNISH.

A l'embouchure de la grande rivière Tignish, comté de Prince, à environ huit milles à l'est de la pointe Nord.

Le dragueur *Prince-Edouard* a été occupé au commencement de l'exercice à creuser le chenal de cet endroit, travaillant jusqu'au 27 août.

RIVIÈRE VERNON.

La jetée de la rivière Vernon est située à la tête de la navigation de cette rivière, à environ deux milles en amont de l'endroit où elle se jette dans la baie d'Orwell.

Cette jetée a subi dans le cours du dernier exercice des réparations et des améliorations considérables.

JETÉE DE VICTORIA.

La jetée de Victoria, à Crapaud, est située à la tête de la navigation vers l'intérieur en venant du bassin de Crapaud.

Une des ouvertures de cette jetée qui était en mauvais état a été réparée.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à mi chemin entre le cap George et Merigomish.

Les réparations exécutées à la jetée et la construction du brise-lames dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, ont été terminées.

BAYFIELD.

Bayfield, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud de la baie Saint-George. Le port est formé par l'île Pomquet et par un récif au large.

La construction d'un nouveau prolongement du brise-lames, commencée en 1886-87 s'est continuée, et à l'expiration de l'exercice, elle était au ⅔ terminée.

QUAI DE BAYFIELD.

Le quai est situé sur le côté ouest du port de BayField, à un quart de mille au sud du brise-lames, et mesure 402 pieds de longueur et sa largeur varie de 22 à 50 pieds.

Au mois de novembre 1887 un contrat a été passé pour exhausser et garnir de pilotis jointifs les caissons extérieurs, et pour construire de nouveaux travaux entre ces caissons et le rivage; et à la fin de l'exercice les travaux étaient terminés.

BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est à l'extrémité septentrionale de l'île du Cap-Breton entre les caps Nord et Saint-Laurent.

Le chenal, ouvert en 1886-87 et que le rapport de l'année dernière disait avoir été comblé par une tempête, a été de nouveau ouvert, mais sans plus de succès, il s'est rempli la même manière que l'année précédente.

GRAND BRAS-D'OR.

Le Grand-Bras-d'Or, comté de Victoria, se trouve du côté sud du chenal du même nom, près de l'endroit où il se verse dans l'Atlantique.

Un quai de 160 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, avec un rebroussement à l'extrémité du large donnant une façade dans le chenal de 60 pieds et une profondeur de 11 pieds à l'étiage, est en voie de construction et était à demi terminé à l'expiration de l'exercice.

GRAND ÉTANG.

Le Grand Etang, dans le comté de Cap-Breton, est situé du côté sud de la baie Est, lac du Grand Bras d'Or.

On est à construire à cet endroit un quai de 160 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, avec une profondeur de huit pieds à son extrémité du large au niveau de l'eau la plus basse.

BLUE ROCK.

Blue Rock, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur le côté sud de la baie de Saint-George, à 2½ milles à l'est du port de Tracadie.

Au mois de novembre 1886, un contrat fut passé pour la construction d'un brise-lames long de 326½ pieds, et le 30 juin 1888 le tiers des travaux était à peu près terminé.

BROAD COVE MARSH.

Broad Cove Marsh, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent à 19 milles au nord de Mabou et à 12 milles au sud de Margarie. La construction du quai dont il est question dans le rapport de l'année dernière s'est continuée jusqu'à l'expiration de l'exercice; les entrepreneurs ont construit 344 pieds à une hauteur de 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

CHÉTICAMP.

Chéticamp se trouve dans le comté d'Inverness, sur le golfe Saint Laurent, à 58 milles au nord de Mabou.

Du 1er août au 21 octobre 1887, le dragueur *George McKenzie* a été employé à donner une profondeur de 13 pieds au chenal qui conduit au port de cet endroit.

CLIFTON (OLD BARNS).

Clifton, dans le comté Colchester, est à la tête de la baie Cobequid, à environ sept milles de Truro. Dans le cours du dernier exercice un quai de déchargement, long de 2?7 pieds, a été construit à cet endroit.

COMEAUVILLE.

Le quai de Comeauville, comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie Sainte Marie, à environ 3 milles au sud et à l'ouest de la Pointe de l'Eglise, et est un de ceux qui ont été transférés du gouvernement local au gouvernement fédéral.

La construction a subi des réparations considérables, et a été mise en état de recevoir le trafic.

BAIE DES VACHES.

La Baie des Vaches est située sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au sud-est de Sydney.

Dans le cours de l'exercice cet important brise-lames a subi des réparations considérables, et il faudra l'emploi d'une somme annuelle pour l'entretenir, vu qu'il est exposé directement à l'Atlantique pendant les vents d'est et qu'il est très affaibli par les ravages du taret.

CRANBERRY HEAD.

Cranberey Head est situé sur la baie de Fundy, à environ six milles au nord de la ville de Yarmouth.

La jetée de cet endroit a subi de légères réparations générales.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis.

Les travaux entrepris dans le cours de l'exercice se composent de la construction d'un caisson de 40 × 40 pieds à l'endroit où le caisson du large avait été déplacé, d'un débarcadère incliné de 20 pieds de largeur sur 80 pieds de longueur entre le nouveau caisson du large et la partie intérieure non détruite de la jetée, et d'une chaussée appuyée sur des pilotis et des poutres courbées reliant l'ancienne construction au nouveau caisson du large.

Un contrat a été passé pour l'enlèvement de la partie du caisson du large que l'eau avait emportée dans le chenal creusé du côté sud du quai, et à l'expiration de l'exercice les travaux se continuaient quoique peu de chose eût été fait.

EATONVILLE.

Eatonville, autrefois appelé *Trois-Sœurs*, est situé dans le comté de Cumberland, à environ dix milles au nord du Cap Chignecto.

A l'expiration de l'exercice on avait commencé la construction d'un quai de 120 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur.

ÉCONOMIE.

Economie, dans le comté de Colchester, est situé du côté nord du bassin de Minas. Un quai de 216 pieds de longueur, de 24 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large 12 pieds de profondeur aux marées ordinaires, a été terminé à cet endroit dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier.

INGONISH.

Ingonish, dans le comté de Victoria, est situé sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre Sydney et le Cap-Nord.

Les ouvrages destinés à protéger la grève, dont on a parlé dans le rapport l'année dernière, ont été terminés.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, est situé dans le détroit de Northumberland, à 18 milles à l'est du port de Pictou.

Le quai long de 200 pieds et large de 20 pieds au sommet qui était en voie de construction l'année dernière a été terminé.

PETIT-DÉTROIT.

Petit-Détroit, comté de Victoria, est un rétrécissement du chenal Saint-Patrice du lac du Grand Bras d'Or.

Dans le cours de l'exercice un quai de 129½ pieds de longueur, de 20 pieds de largeur avec un L à son extrémité du large, où il y a une profondeur d'eau de 14 pieds, a été construit du côté sud du Détroit.

LOWER HORTON.

Lower Horton, comté de King, est situé à mi-chemin entre Wolfville et Haven Port.

A l'expiration de l'exercice les réparations de ce quai étaient commencées, vu qu'on s'était procuré le bois pendant l'hiver.

MABOU.

Mabou, est situé dans le comté d'Inverness, à six milles au nord de Port Hood, sur la côte occidentale du Cap-Breton.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888 le crédit accordé à cette fin a été employé à élever le mur de fascine et de pierre construit pour arrêter les mouvement du sable venant de l'ouest, et à le prolonger à une longueur de 187 pieds. Ce mur a maintenant une longueur totale 1,112 pieds et le chenal s'est amélioré depuis sa construction.

MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 42 milles à l'est du goulet de Digby.

Les réparations de la jetée de cet endroit, dont parle le rapport du dernier exercice, se sont continuées jusqu'à concurrence de la somme autorisée.

M'NAIR'S COVE.

McNair's Cove, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive ouest de la baie de Saint-George, à cinq milles au sud-ouest du cap George.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888 l'entrepreneur a mis sur les lieux les matériatx nécessaires à la construction de 160 pieds du brise-lame, construit un caisson de 80 pieds de longueur, prêt à être mis en place, et a terminé à peu près la tranchée de la fondation des travaux.

ANSE MÉTÉGHAN.

L'Anse Météghan, comté de Digby, est situé sur la rive sud de la bai de Sainte-Marie, à environ 25 milles d'Yarmouth et 40 milles de Digby.

La partie de la jetée de cet endroit qui fait face à la mer a été recouverte à neuf sur une longueur de 700 pieds, 575 pieds de la façade inférieure ont été réparés et rhabillés. La construction a été nivelée et d'autres réparations ont été exécutées.

MOIDART.

Moidart, comté d'Antigonish, est situé dans le détroit de Northumberland, à 3 milles à l'ouest d'Arisaig.

On s'est servi d'un gros rocher pour en faire un débarcadère pour les bateaux en enlevant les cailloux qui se trouvaient à son côté est, en nivelant son sommet sur une distance de 28 pieds, et en construisant un abord de 73 pieds de longueur.

PARRSBORO'.

Parrsboro', dans le comté de Cumberland, est situé sur le côté nord du bassin de Minas et près de l'embouchure de la rivière de l'Ile aux Perdrix.

Dans le cours de l'exercice l'extrémité du large de la jetée à été rhabillée en bois franc et la construction a été réparée.

PICTOU.

Le *St. Lawrence* a été occupé dans le cours de l'exercice à creuser au quai du chemin de fer et du Marché dans ce port, et dans la rivière du Milieu, vis à-vis le quai de Black Diamond.

PORT HOOD.

Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, est situé sur la côte occidentale du Cap Breton, à 20 milles au nord de l'embouchure nord du Goulet de Canso.

De menues réparations ont été faites à l'extrémité du large du quai de cet endroit.

Du 15 au 31 septembre, le *St. Lawrence* a dragué au large de l'extrémité du quai donnant une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

PORT-MOUTON.

Port-Mouton, dans le comté de Queen, est situé à 15 milles à l'ouest de Liverpool. Le sommet de l'ancienne jetée d'amarrage a été démoli et reconstruit à neuf.

RIVIÈRE AU SAUMON.

La Rivière au Saumon, comté de Digby, est à environ 3 milles au sud du Cap Sainte-Marie.

Le port de la rivière au Saumon est formé par un brise-lames et par un quai de déchargement, du côté sud de l'embouchure de la rivière.

Dans le cours de l'exercice 182 pieds de la partie de la jetée sud qui fait face à la rivière, ont été entièrement reconstruits.

SAULNIERVILLE.

Saulnierville, comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 14 milles à l'ouest de Weymouth.

La jetée de cet endroit a subi des réparations nécessaires.

SUD-OUEST, PORT MOUTON.

Dans le comté de Queen, à 10 milles de Liverpool. Un brise-lames de 165 pieds de longueur, muni d'un débarcadère pour la commodité des pêcheurs a été construit.

ILE SPENCER.

L'île Spencer, comté de Cumberland, est située à l'extrémité occidentale de la baie de Greville, dans le chenal de Minas, baie de Fundy. Le crédit accordé est employé à la construction d'un quai public de 300 pieds de longueur, et à la fin de l'exercice les travaux étaient assez avancés.

SUMMERVILLE.

Summerville, comté de Queen, est situé du côté nord de la baie de Mouton à environ 12 milles à l'ouest de Liverpool.

Le brise-lames de cet endroit est très exposé aux tempêtes du sud et a été considérablement avarié par le taret.

Dans le cours de l'exercice la construction a subi des réparations générales nécessaires.

ILE TANCOOK.

La Grande Ile Tancook, dans le comté de Lunenburg, se trouve dans la baie de Mahone, à environ 8 milles au sud de la ville de Chester. La jetée construite en commun par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial en 1873, étant devenue en mauvais état, a subi des réparations considérables à son extrémité du large et a été munie d'un L.

ANSE AUX TRUITES (*Trout Cove.*)

L'Anse aux Truites, comté de Digby, se trouve du côté sud de la baie de Fundy à peu près à mi-chemin entre le goulet de Digby et le Petit Passage.

Dans le cours de l'exercice 140 pieds de la partie inférieure de la construction qui fait face à la mer a été reconstruite de la plage jusqu'au sommet du brise-lames. Une partie du plancher a été renouvelée et d'autres réparations ont été exécutées.

WALLACE.

Wallace est située dans le comté de Cumberland, à 16 milles de Wentworth.

Le *Cape Breton* a travaillé du 3 octobre au 5 novembre 1887 à améliorer le chenal du bateau passeur et enlever les obstacles qui se trouvaient au large des quais des compagnies dites *Union Freestone* et *Wallace Grey Stone.*

WESTON HEAD.

Weston Head, comté de Queen, est situé à l'entrée sud de la baie de Liverpool, à environ 4 milles de Liverpool.

Dans le cours de l'exercice on a commencé la construction d'un brise-lames en pierre pour la protection des bateaux pêcheurs, et les travaux se continuaient le 30 juin 1888.

WILLOW COVE.

Willow Cove, comté de Queen, à la tête du Port Mouton.

Un brise-lames de 140 pieds de longueur a été construit dans le cours de l'exercice à cet endroit, pour la protection des bateaux-pêcheurs, particulièrement pour ceux dont le tonnage est peu considérable, vu que le mouillage a un fond mou et difficile.

YARMOUTH.

Yarmouth est le chef-lieu du comté du même nom.

Pendant tout l'exercice 1887-88 le dragueur *Canada* a été occupé à améliorer le chenal de ce port.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, se trouve du côté est de la baie de Salisbury qui est située entre le cap Enragé et Mathew's Head, sur le côté nord du chenal de Chignectou, bras nord-est de la baie de Fundy.

Dans le cours de l'exercice un contrat a été passé pour la construction de 260 pieds de coffrage dans le but de relier au rivage le brise-lames isolé construit en 1878-79, et le 30 juin dernier les travaux étaient assez avancés.

BAIE VERTE.

La Baie Verte est située sur la côte est du Nouveau-Brunswick, à la frontière de cette province et de la Nouvelle-Écosse.

Le 28 novembre 1887, un contrat a été passé pour la construction d'un quai de délestage de 100 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur près de la tête de la baie, et les travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante à la fin de l'exercice.

BELLIVEAU.

Belliveau, comté de Westmoreland, est situé sur la rive est de la rivière de Petitcodiac, à environ 18 milles en aval de la ville de Moncton.

L'attention du département ayant été attirée sur la nécessité d'un quai public à cet endroit, un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 233 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur à son sommet, et à l'expiration de l'exercice environ ½ des travaux était terminé.

CAP TOURMENTIN.

Le Cap Tourmentin est sur la côte Néo-Brunswickoise du détroit de Northumberland, et se trouve vis-à-vis le cap Traverse, Ile du Prince-Edouard.

Les entrepreneurs n'ayant pas continué les travaux, de nouvelles soumissions ont été demandées, et un contrat fut passé pour le parachèvement des travaux qu'on se propose d'exécuter.

CLIFTON.

Clifton, comté de Gloucester, est situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à environ 18 milles à l'est de la ville de Bathurst.

Les réparations suivantes ont été exécutées au brise-lames de cet endroit : on a réparé deux brèches qui avaient été pratiquées à la façade, aux angles nord-est et nord-ouest, du lest a été remis, les façades ont été rhabillées à l'extérieur, une par-

tie de la façade est a été recouverte en bois franc et 23 nouvelles défenses ont été posées à l'extrémité inférieure de la façade de l'est.

COCAGNE.

Le poste de Cocagne, comté de Kent, se trouve sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, à environ 10 milles au nord du port de Shédiac.

Le quai construit par le département en 1881-82, s'étant affaissé à différents endroits a été redressé et élargi sur une longueur de 100 pieds.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie est situé à la tête de la baie des Chaleurs, à une courte distance en aval de l'embouchure de la rivière Restigouche.

Le quai de délestage, long de 300 pieds, et dont on a parlé dans le rapport de l'année dernière, a été terminé le 24 octobre 1887.

GRANDE ANSE.

La Grande Anse, comté de Gloucester, est un petit renfonsement de la rive sud de la baie des Chaleurs, à mi-chemin environ, entre les ports de Bathurst et de Shippegan.

On s'est procuré les matériaux nécessaires pour la continuation de la construction du sommet du brise-lames qui avait été emporté au mois de janvier 1885.

ILE AUX PERDRIX.

Cette île se trouve directement au large de l'entrée du port de Saint-Jean.

Il y a plusieurs années deux petites jetées furent construites pour faciliter le débarquement des approvisionnements destinés au phare et aux autres stations du département de la marine.

La jetée est fut presque totalement détruite pendant une tempête du mois de février 1887. Les épaves qui avaient été jetées dans le port furent enlevées et à l'expiration de l'exercice la reconstruction de la jetée est était presque terminée.

RICHIBOUCTOU.

Richibouctou est situé sur la rive sud-ouest de l'embouchure nord du détroit de Northumberland et à environ 40 milles au nord du port de Shédiac.

On a employé le crédit accordé à garnir de pilotis jointifs l'extrémité du large du brise-lames, en mettant des fascines et des pierres là où le besoin s'en faisait sentir, et en construisant environ 200 pieds de barrage en fascine, en pilotis et en pierre le long de la grève.

Entre le 13 juillet et le 7 septembre, le dragueur *St. Lawrence* a été occupé à creuser, à une profondeur de 14 pieds à eau basse, le chenal du nord et à l'améliorer, lequel chenal constitue une des entrées extérieures du port.

RIVIÈRE MADAWASKA.

La Madawaska est un des tributaires de la rivière Saint-Jean dans laquelle elle se verse à Edmundston.

Le crédit accordé pour le dernier exercice a été employé à améliorer le chemin de halage et à enlever les obstacles dans la rivière.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Entre Saint-Jean et Frédéricton 78 chicots ont été enlevés à différents endroits dans la rivière.

Du 1er au 18 juillet, et du 20 septembre au 15 octobre, le dragueur *New Dominion* a été occupé à creuser un chenal jusqu'au quai public, à la tête de la baie Belle-Isle, comté de King, et les travaux ont été terminés à cette dernière date.

Au Grand-Lac, comté de Queen, le même dragueur a été employé à améliorer le chenal qui traverse les barrages, travaillant du 18 juillet au 10 septembre. Entre Springhill et l'Ile-aux-Ours des bancs de sable et des cailloux ont été enlevés.

Des bancs de sable et des cailloux qui obstruaient le chenal, ont été enlevés entre l'Ile-aux-Ours et les chutes Meductic.

Aux chutes Meductic on a dû avoir recours aux coups de mines, des bancs de sable et des cailloux ont été enlevés du chenal entre les chutes et la rivière aux Anguilles, et le chemin de halage a été réparé.

Le chemin de halage a été réparé et des obstacles ont été enlevés entre la rivière aux Anguilles et la rivière des Chutes.

Entre Aroustouk et la rivière au Saumon le chemin de halage a subi des réparations.

Le chemin de halage a été réparé et des obstacles ont été enlevés entre la rivière au Saumon et les Grandes Chutes.

Aux Grandes Chutes des obstacles ont été enlevés, et le barrage de dérivation du côté est de la rivière a été réparé.

Des Grandes Chutes à la rivière Saint-François, des réparations ont été faites aux ponts du chemin de halage, et des cailloux et des bancs de sable ont été enlevés du chenal.

A Edmundston le brise-lames a été planchéié.

Sur la rivière Tobique, en aval des fourches, le chemin de halage a été réparé et des roches, des cailloux et autres obstacles ont été enlevés du chenal.

PORT DE SAINT-JEAN.

L'ouvrage de protection à l'extrémité intérieure du brise-lames de la Pointe au Nègre, et au pied de la falaise sur laquelle se dresse le Fort Dufferin, a de nouveau été endommagé pendant l'hiver 1886-87, et le 24 novembre dernier, un contrat a été passé pour la reconstruction de la partie de l'ouvrage qui avait été emportée et pour renforcer et réparer les autres parties du mur de soutènement, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient à moitié terminés.

RIVIÈRE AU SAUMON SUPÉRIEURE.

Cette rivière se jette dans la baie de Salisbury, au village d'Alma, comté d'Albert, à la tête de la baie de Fundy.

Le prolongement du brise-lames, dont il est question dans le rapport du dernier exercice, a été terminé et accepté au mois d'août 1887, et l'extrémité intérieure de la partie du brise-lames, construite en 1883, qui avait été affouillé par la mer a été assujettis par un rhabillage jointif et par des fascines et de la pierre des deux côtés.

WILSON'S BEACH, CAMPOBELLO.

Wilson's Beach, est situé sur la côte occidentale de l'Ile Campobello, près de son extrémité septentrionale.

Dans le cours de l'exercice le brise-lames a été exhaussé, rhabillé et a subi des réparations générales.

PROVINCE DE QUÉBEC.

BERTHIER (EN HAUT).

Berthier en Haut, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, vis-à-vis Sorel, et à 45 milles au nord-est de Montréal.

Le brise-glace construit en 1886, ayant été jugé trop bas, a été élevé de 3 pieds.

CAP DE LA MADELEINE.

Le cap de la Madeleine se trouve dans le comté de Champlain, sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 2 milles en aval des Trois-Rivières.

Dans le cours de l'exercice, une jetée de 60 pieds de longueur sur 24 pieds à la base, et 52½ pieds sur 23 pieds au sommet, avec un abord de 200 pieds de longueur, a été construite à cet endroit. Il y a une profondeur d'eau de 8 pieds à son extrémité du large.

CARLETON.

Carleton est situé dans le comté de Bonaventure, sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à 36 milles de Campbellton et à 5 milles de Dalhousie, N. B.

Une salle d'attente et un magasin de 28 x 18 pieds ont été construits sur le quai.

CÔTEAU DU LAC.

Côteau du Lac, ou Saint-Jacques de Soulanges, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 24 milles en amont de Montréal.

Le quai en voie de construction à cet endroit, consiste en un caisson de 100 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, ayant une profondeur d'eau de six pieds à son extrémité du large et un abord de 100 pieds de longueur.

ETANG DU NORD.

A l'extrémité accidentale de l'île Grindstone, faisant partie du groupe des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Le brise-lames dont il est parlé dans le dernier rapport de l'exercice est terminé ; il a une longueur de 500 pieds, et une largeur de 32 pieds au sommet.

GRANDE RIVIÈRE.

Cette rivière se verse dans la baie des Chaleurs, à 16 milles de Percé.

L'embouchure primitive de la rivière étant devenue fermée par le sable, et une nouvelle embouchure s'étant formée, des mesures ont été prises pour fermer ce nouveau chenal, et les travaux étaient en voie d'exécution à la fin de l'exercice.

ILE AUX COUDRES.

Dans le comté de Charlevoix, à 12 milles de la baie Saint-Paul.

Le bois de la façade et les défenses qui avaient été brisés par la glace ont été renouvelés.

ILE PERROT.

Le quai de l'île Perrot est situé du côté sud de l'île, sur le lac Saint-Louis, à 1½ mille en aval de l'église.

C'est un caisson de 130 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, ayant une profondeur d'eau de 8 pieds, il est à 580 pieds du rivage. Les travaux se sont faits à l'entreprise et ont été terminés dans le cours de l'exercice.

ILE VERTE.

L'île Verte est le chef-lieu du comté de Témiscouata.

La construction d'un caisson de 50 pieds sur 40 et de 20 pieds de hauteur a été commencée à cet endroit, mais les travaux n'étaient pas terminés à l'expiration de l'exercice.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté de Laprarie, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de la ville de Montréal.

Pour protéger la ville contre les inondations désastreuses, une levée de 1,600 pieds de longueur a été construite à l'extrémité supérieure de la ville. Ces travaux ont été d'une grande utilité pendant l'inondation de l'hiver dernier.

Le long du rivage, à l'est du brise-glace, un mur de soutènement en coffrage a été construit sur une longueur de 480 pieds. Ce mur a une hauteur de 10 pieds et est en grande partie remplie de pierre.

Au commencement de l'exercice le dragueur *Queen* a été employé à creuser un nouveau chenal à partir du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'au quai public, et a continué ce travail jusqu'au 1er septembre.

LES ÉBOULEMENTS.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

La jetée de cette localité a subi de menues réparations.

L'ISLET.

Sur la rive sud du Saint-Laurent à 63 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites à la chaussée et à la cale de cette jetée.

LONGUEUIL.

Longueuil est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, presque vis à-vis Montréal.

Un contrat a été passé avec MM. Burn, et Smith pour la construction d'un quai de 430 pieds de longueur, commençant à 670 pieds du rivage, et le quai a été terminé d'une manière satisfaisante dans le cours de l'exercice.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle se trouve dans le comté de Bonaventure, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à environ 65 milles à l'est de Campbellton, N. B.

Le quai de cette localité a subi différentes réparations nécessaires.

RIVIÈRE NEW-PORT.

Cette rivière se jette dans la baie des Chaleurs, à 25 milles à l'ouest de Percé.

Des matériaux ont été achetés pour faire certaines additions aux jetées de protection.

NICOLET.

La rivière Nicolet se verse dans le fleuve Saint-Laurent sur la rive sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Dans le cours du dernier exercice, un nouveau prolongement de 630 pieds d'ouvrage de protection en pilotis a été construit.

LA MALBAIE.

La Malbaie se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 84 milles en aval de Québec.

Le quai a subi quelques réparations nécessaires.

PAPINEAUVILLE.

Papineauville est situé sur l'Ottawa, à 41 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Le dragueur *Nipissing* a commencé à creuser un chenal de l'Ottawa jusqu'à l'intérieur de la baie de Papineauville, le 23 mai dernier, et à l'expiration de l'exercice les travaux avaient bien progressé.

PERCÉ.

Percé est le chef-lieu du comté de Percé.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai à cet endroit, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient en voie d'exécution.

PORT DANIEL.

Ce port est situé dans le comté de Bonaventure, sur la baie des Chaleurs, et à environ 50 milles de Percé.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 350 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur pour les premiers 200 pieds, et 30 pieds de largeur pour les autres 100 pieds, avec un caisson de 50 pieds carrés à l'extrémité du large, et, à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient presque terminés.

RIVIÈRE CABANO.

Cette rivière se verse dans le lac Témiscouata.

Des cailloux et du bois qui obstruaient la navigation, ont été enlevés sur un parcours de 15 milles dans cette rivière.

RIVIÈRE CHATEAUGUAY.

Cette rivière se verse dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, à quelques milles en amont de Caughnawaga.

Dans le cours de l'exercice les dragueurs *Queen* et *Nipissing* ont creusé dans le bras supérieur de cette rivière, établissant un chenal de 8 pieds de profondeur. On a rencontré de gros cailloux qu'on a dû faire sauter avant de pouvoir les enlever.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Cette rivière se verse dans l'Ottawa, à 18 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Au mois de décembre 1885, un contrat a été passé pour la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits Rapides, à 12 milles en amont du village de Buckingham, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient assez avancés.

RIVIÈRE DU LOUP (EN BAS).

La Rivière du Loup (en bas) se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en aval de Québec.

Une grande quantité de sable, de gravois et de cailloux a été enlevée du chenal intérieur.

RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT), LOUISVILLE.

Cette rivière traverse le comté de Maskinongé et se jette dans le Saint-Laurent, au lac Saint-Pierre, à 20 milles en amont des Trois-Rivières.

Le creusage d'un chenal à travers la barre de sable à l'embouchure de la rivière, et dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, s'est continué dans le cours de l'exercice, et 17,180 verges cubes de terre ont été enlevées.

LA GATINEAU.

Cette rivière se verse dans l'Ottawa, du côté nord, en aval de la ville d'Ottawa.

Le *Nipissing* a été occupé au mois de septembre et au mois d'octobre à draguer un chenal à travers les obstacles à environ ½ de mille en aval du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, et à travers une barre au large du quai du bateau-passeur à la pointe de la Gatineau.

RIVIÈRE MADAWASKA.

Cette rivière a sa source dans le lac Témiscouata, et après avoir suivi un cours de 30 milles, elle se verse dans la Saint-Jean à Edmundston, N.-B.

Des roches et des cailloux qui obstruaient la navigation, ont été enlevés sur un parcours d'environ un mille de la rivière.

RIVIÈRE OUELLE.

Cette rivière se verse dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 75 milles en aval de Québec.

La jetée, qui est située à la Pointe-aux-Orignaux et qui a été considérablement endommagée par la glace, dans l'hiver de 1887, a été réparée.

LE RICHELIEU.—A SOREL.

Le Richelieu se verse dans le Saint-Laurent, sur sa rive sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 45 milles en aval de Montréal.

Dans le but de protéger la ville de Sorel pendant la débâcle du printemps, deux brise-glace ont été construits dans le cours de l'exercice; un est situé à 3,000 pieds en aval du quai de la compagnie du Richelieu, dans 18 pieds d'eau, et l'autre à 930 pieds en amont du premier, dans 22 pieds d'eau.

LE RICHELIEU.

Dans le cours de l'exercice, le redressement et le creusage du chenal tortueux entre l'île et la rive ouest, à Saint-Antoine, ont été continués par les dragueurs *Nipissing* et *Queen* du département.

RIVIÈRE DE SAINT-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière se verse dans le fleuve Saint-Laurent, sur sa rive nord, dans la paroisse de Sainte-Anne, comté de Montmorency.

Les améliorations entreprises pour faciliter le flottage du bois sur cette rivière, ce qui consistait à enlever des roches et à construire des barrages, ont été terminées dans le cours de l'exercice.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François se verse dans le lac Saint-Pierre, à 3 milles en aval de l'embouchure de la rivière Yamaska.

Le dragage à travers la barre à l'embouchure de la rivière, ainsi qu'à travers une barre à deux milles en amont des scieries de Tourville, et à travers une autre au Grand Coude, à ¼ de mille en aval des scieries, s'est continué dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888, et 27,200 verges cubes de matière ont été enlevées.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière traverse le comté de Beauharnois, et se jette dans le Saint-Laurent, à la ville de Beauharnois.

Le dragueur *Saint-Laurent* a commencé à travailler dès les premiers jours de juillet 1887, au coursier d'alimentation ou tranchée, entre le Saint-Laurent et la rivière Saint-Louis, et a terminé les travaux le 16 octobre.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière, venant du sud, se déverse dans le lac Saint-Pierre.

Dans le cours de l'exercice les travaux suivants ont exécutés: le brise-glace de l'extrémité supérieure de l'écluse a été réparé; l'ancien hangar a été mis en bon état; des fascines et des pierres ont été mises des deux côtés de l'écluse et le long des murs de l'aile pour empêcher l'affouillement causé par la crue des eaux, et du gravier a été déposé sur la façade du barrage près des culée.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

A la tête de la baie des Ha! Ha!, Saguenay, à environ 66 milles en amont de son embouchure.

Le plancher du quai a subi quelques légères réparations.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

La rivière Sainte-Anne prend sa source dans le nord et se jette dans le Saint-Laurent, à 23 milles en aval des Trois-Rivières.

Du 29 août au 10 septembre 1887, un dragueur a été occupé à creuser un chenal à travers la barre qui se trouve à l'embouchure de la rivière pour lui donner une profondeur de 6 pieds à basse marée. Les travaux ont recommencé le 6 juin 1888, et se continuaient à l'expiration de l'exercice; 9,685 verges cubes de sable, d'argile et de graviers avaient été enlevées à cette date.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Dans le comté de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay, vis-à-vis Chicoutimi.

On s'est procuré le bois nécessaire pour le quai qu'on se propose de construire à cet endroit.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Dans le comté de Richelieu, à environ 3 milles en aval de Sorel, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Un autre brise-glace a été construit sur la propriété de Bruno Peloquin, et la jetée n° trois a été exhaussée de 3 pieds 4 pouces.

SAINT-FRANÇOIS D'ORLÉANS.

A l'extrémité de l'île d'Orléans.

Un débarcadère a été construit, des traverses en bois et des défenses ont été mises là où le besoin s'en faisait sentir, et d'autres réparations ont été faites.

SAINT-IRÉNÉE.

Cette localité se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 78 milles en aval de Québec.

Le caisson, à cet endroit, a été exhaussé de 19 pieds.

SAINT-LAURENT.

Sur l'île d'Orléans, à 14 milles au nord-est de Québec.

La chaussée de ce quai a été réparée, la cale terminée et des réparations ont été faites au bois de façade et au tablier.

SAINT-MICHEL.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 18 milles en aval de Québec.

Des réparations considérables ont été faites au quai de cet endroit.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend depuis la Rivière du Loup (en bas) jusqu'à la frontière qui sépare les province de Québec et du Nouveau-Brunswick, et a une longueur de 67 milles.

Des réparations nécessaires ont été faites à la chaussée, aux ponceaux et aux ponts.

TROIS-RIVIÈRES.

La ville des Trois-Rivières est située à l'embouchure du Saint-Maurice qui se verse dans le Saint-Laurent, du côté nord, à 82 milles en aval de Montréal.

Un brise-glace de 30 + 20 pieds à la base et de 17 pieds 2 pouces au sommet, a été construit sur l'avant-rive du Saint-Laurent, à 1,600 pieds en amont du quai de Dean.

VAUDREUIL.

Dans le comté de Vaudreuil, sur l'Ottawa, à environ 25 milles en amont de Montréal.

Dans le cours de l'exercice, un quai de 324 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, le caisson du large ayant 30 sur 20 pieds, a été construit à cet endroit.

PROVINCE D'ONTARIO.

BELLEVILLE.

A l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

Le dragage du chenal qui forme un débouché à la Moira pendant les crues, et dont il a été question dans le rapport du dernier exercice, a été repris par l'entrepreneur au mois d'août 1887, et les travaux étaient en voie d'exécution à l'expiration de l'exercice.

Par suite du peu de profondeur de l'eau et de la nature solide de la matière à enlever, (les travaux se font dans le roc) les travaux n'ont pas été poursuivis aussi rapidement qu'on aurait pu le faire autrement.

BRIGHTON.

Brighton est situé sur le port de la Presqu'île, lac Ontario, à 22 milles de Belleville.

Du 14 au 30 juin, le dragueur *Ontario* a été occupé à creuser le chenal au large des quais à cet endroit à une profondeur de 12 pieds.

COBOURG.

Sur le lac Ontario, à 96 milles à l'ouest de Kingston.

Le 24 mars dernier un contrat a été passé pour la reconstruction d'une partie de la jetée ouest, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés.

Le dragueur *Ontario* a été occupé, pendant le mois de mai et le mois de juin, à creuser le port intérieur à une profondeur de 13 pieds.

GODERICH.

Ce port est situé sur la côte est du lac Huron, à 68 milles en amont de l'embouchure de la rivière Sainte-Claire.

Dans le cours de l'exercice le dragueur *Challenge* a été occupé à ouvrir un passage de 18 pieds de profondeur à travers la barre qui ferme l'entrée du port, et à une profondeur de 14 pieds le long des quais du port.

Il s'est aussi fait du dragage dans le chenal entre les jetées.

KINCARDINE.

A l'embouchure de la rivière Pénétangore, à 31 milles au nord de Goderich, sur le lac Huron.

Pour empêcher la façade nord de la jetée sud de tomber dans le chenal, on a commencé au mois d'août 1887 à enfoncer des pilotis le long de cette façade, et à l'expiration de l'exercice les travaux se continuaient.

Le *Challenge* a creusé, à une profondeur de 18 pieds à eau basse, entre les jetées afin de permettre aux gros bateaux à vapeur des lacs d'entrer, et à enlever des dépôts qui s'étaient accumulés dans le bassin ; les travaux ont été exécutés du 29 août au 27 octobre.

KINGSTON.

Le dragage de la batture de la pointe Fréderic, dans le port de Kingston, a été repris le 1er août 1887, et s'est continué jusqu'au 29 octobre, date à laquelle les travaux ont cessé pour l'hiver.

Les opérations ont de nouveau recommencé le 29 mai 1888, et dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888, date à laquelle les travaux se continuaient encore, 2,818 verges cubes de roc ont été enlevées.

KINGSVILLE.

Sur le lac Erié, à environ 25 milles à l'est à partir de l'embouchure de la rivière Détroit.

Les travaux exécutés dans ce port, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888, consistaient à reconstruire une partie de la jetée occidentale et à mettre des pierres sur le côté ouest de la jetée occidentale pour empêcher la construction d'être affouillée par l'eau.

PETIT COURANT.

Petit-Courant est le passage entre l'île à la Cloche et les îles Manitoulines, sur la route qui conduit directement au lac Supérieur les vaisseaux qui prennent le chenal nord du lac Huron de la baie Georgienne.

L'élargissement du chenal, dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice, s'est continué jusqu'à l'expiration de l'époque des travaux de 1887. Quoique ce chenal difficile, et parfois dangereux, ait été beaucoup amélioré, il faudra faire de nouveaux travaux afin de le rendre sûr pour les bateaux qui y passent avec un vent quelconque.

CREEK M'GREGOR.

Se jette dans la rivière Thamis, à Chatham, dans le comté de Kent.

La construction, à l'entreprise, des 300 pieds d'ouvrage de protection en pilotis, mentionnée dans le rapport du dernier exercice, a été terminée au mois de septembre 1887, et les travaux ont été acceptés de la part de l'entrepreneur.

MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est le point terminal de la division de Midland du chemin de fer du Grand-Tronc, sur la baie Georgienne.

Le quai que, dans le rapport du dernier exercice, on disait avoir été commencé, a été terminé et accepté de la part de l'entrepreneur, au mois de février dernier.

NEWCASTLE.

Newcastle est situé sur le lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Ontario* a travaillé pour le compte et aux frais des commissaires du port de cet endroit, entre le 26 septembre et le 23 octobre, obtenant une profondeur de 14 pieds.

OAKVILLE.

Sur le lac Ontario, dans le comté de Halton, à 22 milles à l'ouest de Toronto, et à 18 milles à l'est de Hamilton.

La construction des 360 pieds du large de la jetée de l'est, commencée dans le cours de l'exercice précédent, a été terminée d'une manière satisfaisante le 13 octobre 1887, et acceptée de la part de l'entrepreneur.

L'ancienne partie de la jetée a été reliée à la nouvelle construction, et le chenal entre les jetées est et ouest a été creusé à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

PORT ALBERT.

Est situé sur la rive est du lac Huron, à environ 9 milles au nord de Goderich.

Les travaux à cet endroit consistent à reconstruire la partie supérieure de la jetée nord, à recouvrir 150 pieds de la façade sud de la jetée sud et 150 pieds de l'extrémité est de la jetée nord, et à l'expiration de l'exercice ces travaux approchaient à la fin.

PORT ARTHUR.

Port Arthur, autrefois Prince-Arthur's Landing, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

Le prolongement du brise-lames à une longueur de 1,600 pieds, dans une direction est, à l'entreprise, et qui se continuait à l'expiration du dernier exercice, a été construit et sera bientôt terminé.

Un dragueur a été employé à enlever plusieurs roches dans le port, entre le brise-lames et les quais, et à creuser le chenal au quai de l'élévateur.

PORT DARLINGTON.

Sur le lac Ontario, à environ 42 milles à l'est de Toronto.

L'*Ontario* a creusé du 27 août au 24 septembre, pour le compte des commissaires du port de cet endroit, donnant une profondeur de 13 pieds dans la partie intérieure du port et de 14 pieds entre les jetées.

PORT ELGIN.

Port Elgin se trouve dans le comté de Bruce, à 24 milles au nord de Kincardine, sur le lac Huron.

La construction d'un éperon, s'étendant depuis la jetée de débarquement sur une distance de 300 pieds, et dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice, a été terminée.

Il s'est aussi fait du dragage dans une certaine partie du port afin de donner un accès plus facile à la jetée de débarquement.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Ce pont traverse l'Ottawa à Portage-du-Fort, à 60 milles en amont de la ville d'Ottawa.

Dans le cours de l'exercice, l'abord du pont du côté de la province d'Ontario a été élargi à 20 pieds, et tout le tablier a reçu deux couches de peinture.

PORT-HOPE.

Port-Hope est sur la rive nord du lac Ontario, à 8 milles à l'ouest de Cobourg.

Dans le cours de l'exercice, 120 pieds de la charpente supérieure de la jetée est, entre les deux phares, et 370 pieds de la charpente supérieure du quai du chemin de fer, ont été réparés.

Une barre qui fermait l'entrée du port, a été enlevée par l'*Ontario*, dragueur du gouvernement.

PORTSMOUTH.

Portsmouth est situé sur la baie du même nom, à 2 milles à l'ouest de Kingston
On a constaté, après examen, que la jetée de cet endroit était en très mauvais état, et que pour la mettre en état de service, il fallait la remettre à neuf dans toute sa largeur et à une profondeur de 7 pieds et au-dessus de sa hauteur primitive.

A l'expiration de l'exercice, 300 pieds de ces travaux étaient à peu près terminés et l'ouvrage bien avancé.

RIVIÈRE RIDEAU, NORD.

Le *Saint-Louis* a commencé le 5 juin 1883 à creuser la branche nord de la rivière Rideau, à une profondeur de 7 pieds, à partir du canal jusqu'à Kemptville, et à l'expiration de l'exercice, le dragueur était encore employé à ce travail.

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

Cette rivière traverse le comté d'Essex et se verse dans le lac Sainte-Claire.

Une nouvelle longueur de 400 pieds d'ouvrages de protection en pilotis a été construite à l'embouchure de cette rivière dans le cours de l'exercice.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre à l'ouest de Port Arthur.

Dans le cours de l'époque des travaux, le dragage s'est continué dans cette rivière afin d'améliorer la navigation et de la rendre propice aux grands navires qui naviguent dans ces eaux. Le chenal, à travers la barre à l'embouchure de la rivière, a aussi été élargi.

RIVIÈRE OTTAWA.—NARROWS EN AMONT DE PEMBROKE.

Le dragage sur les battures de cette partie de la rivière a été repris le 1er août, et s'est continué jusqu'au 28 octobre, époque pendant laquelle 1,560 verges cubes de roc, de cailloux et de graviers ont été enlevés, et 29 bouées ont été mises dans le chenal.

RIVIÈRE OTTAWA,—MUR DE SOUTÈNEMENT.—COLLINE DU PARLEMENT.

Un mur de soutènement en coffrage, de 310 pieds de longueur et de 23 pieds de hauteur a été construit au pied de la colline entre le canal Rideau et la maison de la batterie électrique.

RONDEAU.

Le port de Rondeau, comté de Kent, est situé à la Pointe-au-Pin, sur la rive nord du lac Erié, à 140 milles en amont du port Colborne, à l'entrée du canal Welland.

De menues réparations ont été faites aux jetées est et ouest, et aux ouvrages en pilotis du côté est de la jetée est.

JETÉE DE LA RIVIÈRE SAUGEEN.

Cette jetée est située à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron, au village de Southampton.

La reconstruction de la charpente supérieure de l'ancienne jetée sur une longueur de 544 pieds, et la construction d'un nouveau coffrage de 100 pieds de longueur, ont été terminées au mois de juillet 1887, et les travaux ont été acceptés de la part de l'entrepreneur.

SOUTHAMPTON.

Dans le comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia.

Les 200 pieds du large de la jetée de débarquement ont été construits dans le cours de l'exercice, et une partie du brise-lames est a été remplie de pierre et rhabillé en planches.

RIVIÈRE SOUTH NATION.

Cette rivière prend sa source dans le township de Matilda, comté de Dundas, et après avoir suivi un cours tortueux d'environ 100 milles, elle se jette dans l'Ottawa à Plantagenet.

A environ 12 milles en aval de Casselman, se trouve une batture de roches de 670 pieds de longueur, sans quoi la rivière serait navigable de Casselman à Plantagenet, soit une distance de 36 milles.

Pour rendre ce parcours navigable, des opérations ont été commencées dans le cours de l'été 1887, pour creuser un chenal à travers cette batture, et pendant l'exercice on a atteint une profondeur de 6 pieds à l'eau basse sur une longueur de 170 pieds, laissant 500 pieds à améliorer.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé, du 2 au 19 novembre, à enlever un dépôt de sable qui fermait complètement l'entrée de la rivière.

MANITOBA.

LA RIVIÈRE ROUGE.

Le dragueur du département a travaillé, dans le cours de l'exercice, dans le bas-fond ouest, près de Selkirk ouest, dans le chenal à l'embouchure de la rivière, au chenal de Salimony, à environ 2½ milles de l'embouchure, et à Selkirk ouest.

RIVIÈRE DE LA BOUE BLANCHE.

Cette rivière se jette dans le lac Manitoba, à 9 milles au nord de Westbourne.

Le *Priestman*, dragueur appartenant au département, a travaillé, dans le cours de l'exercice, sur la batture à l'embouchure de la rivière même, entre Totogan et McArthur's Landing.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

L'enlèvement des cailloux et des bancs de sable de la branche nord s'est continué dans le cours du dernier exercice.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COWICHAN.

Le redressement et l'amélioration du chenal de cette rivière, entre le pont du chemin de fer et le pont du village des Sauvages, se sont continués dans le cours du dernier exercice.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Ce bassin a été ouvert au mois de juillet 1887, par l'entrée de la frégate anglaise *Cormorant*, qui fut suivie de la frégate anglaise *Caroline*, et dans le cours de l'exercice 4 autres navires sont entrés dans le bassin et ont été réparés.

Le bassin est en bon état et a été muni d'un appareil d'éclairage à l'électricité et est abondamment alimenté d'eau douce.

RIVIÈRE FRASER.

L'amélioration du chenal nord, à travers les bancs de sable qui sont à l'embouchure de la rivière, a été reprise le 20 septembre 1887.

Dans le cours de l'été une nouvelle longueur de 1,900 pieds d'un barrage submergé a été enfoncée, fermant complètement l'extrémité nord du chenal sud. Ce travail a été entrepris dans le but de diriger tout le courant de la rivière sur le milieu du chenal du nord, afin de creuser un chenal à travers cet obstacle.

On n'a cependant atteint le but qu'en partie, et il faudra faire de nouveaux travaux pour y arriver.

De l'embouchure de la rivière, en amont, sur une distance de 90 milles, le bateau-chèvre *Samson* a enlevé 410 chicots du chenal.

ROCHER NICOL, PORT DE NANAIMO.

Au mois de novembre 1887, on a commencé à enlever le Rocher Nicol qui est un obstacle dangereux dans le port, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient assez avancés.

RIVIÈRE NICOMECKEL.

La tranchée creusée en 1886-87, là où la rivière fait un grand coude, a été élargie. Le passage est maintenant de 24 pieds de largeur au sommet sur 10½ de profondeur, donnant plus de facilité à la navigation.

RIVIÈRE SERPENTINE.

L'amélioration du chenal de cette rivière a consisté à creuser une tranchée entre deux points sur la rivière, sur une longueur d'environ 1½ mille, dégageant ainsi les terres adjacentes de la surabondance de l'eau, et offrant aux colons un débouché pour leurs produits.

RIVIÈRE SOMAS.

Des chicots et autres obstacles ont été enlevés à partir de l'embouchure de la rivière jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur.

PORT DE VICTORIA.

Le dragueur *Pacific* a été occupé, à compter du commencement de l'exercice 1887-88, à enlever de l'argile et des cailloux autour du rocher Dredger, et les travaux ont cessé le 24 décembre.

Le 23 février 1888 le dragueur a commencé à travailler au large de Shoal Point, et a continué ses opérations à cet endroit jusqu'au 9 avril.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et—sauf quelques exceptions—des plans, rapports et évaluations ont été soumis au département.

Jetée de Chapel,	Comté de King,	I.P.-E.
Jetée de Georgetown,	do	do
Port Murray,	do	do
Cardigan-Nord,	do	do
Jetée de la baie Ste-Marie,	do	do
Souris,	do	do
Cascumpec,	Comté de Prince	do
Miminigash (Grand)	do	do
do (Petit)	do	do
Jetée de Belfast,	Comté de Queen	do
Jetée China Point,	do	do
Creek des Neuf Milles,	do	do
Jetée de Victoria,	do	do
Anse de Delap,	Co. d'Annapolis,	N.-E.
Hampton,	do	do
Anse de Parker,	do	do
Port Lorne,	do	do
Anse Livingstone,	Co. d'Antigonish	do
Grand Etang,	Co. du Cap-Breton	do
Etang de McIver,	Comté d'Inverness	do
Port Hood,	do	do
Whycocomagh,	do	do
do (réserve indienne)	do	do
Morden,	Comté de King	do
Ile de la Pointe Batty,	do Pictou	do
Bridgeport,	C. du Cap-Breton	N.-E.
Grande Rivière Mira,	do	do
Main à Dieu,	do	do
Brulé,	Co. de Colchester	do
Parrsboro',	Co. de Cumberland	do
Pugwash,	do	do
Joggins-Sud,	do	do
Rivière du Castor,	Comté de Digby	do
Church Point,	do	do
Digby,	do	do
Grosses Coques,	do	do
Anse de White,	do	do
Rivière au Saumon,	Comté d'Halifax	do
Sheet Harbour,	do	do
Maitland,	Comté de Hants	do
Noel,	do	do
Summerville,	do	do
Cheticamp,	Comté d'Inverness	do
Pointe Basse,	do	do
Lac Saint-Jean,	Co. de Chicoutimi,	Qué.
Saint-Fulgence,	do	do
Grande Rivière,	Comté de Gaspé	do
Ilôt de Pabos,	do	do
Percé,	do	do
Pointe Saint-Pierre,	do	do

Arichat-Ouest,	do Richmond	do
Baie Saint-Laurent,	do Victoria	do
Rivière des Français,	do	do
Little Narrows,	do	do
Neil's Harbour,	do	do
Anse du Naufrage,	do	do
Anse Verte,	Comté d'Yarmouth	do
Edgett's Landing,	Comté d'Albert,	N.-B.
Gray's Island,	do	do
Creek Stony,	do	do
Clifton,	Co. de Gloucester	do
Grande Anse,	do	do
Pointe Mizzonette,	do	do
Richibouctou,	Comté de Kent	do
Saint-Louis,	do	do
Grey's Point,	Comté de King	do
Hampton,	do	do
Quai de Water,	do	do
Rivière Madawaska,	Co. de Madawaska	do
Fairville,	Comté de St-Jean	do
Saint-Jean, brise-lames,	do	do
Port de Saint-Jean,	do	do
Moncton,	C. de Westmorland	do
Pointe du Chêne,	do	do
Lac Saint-Francis et Rivière Saint-Louis,	C. de Beauharnois et Huntingdon	Qué.
Rivière Saint-Louis,	Co. de Beauharnois	do
Pet. rivière Bonaventure,	Co. de Bonaventure	do
New-Carlisle,	do	do
Paspébiac,	do	do
Longue-Pointe et Boucherville,	Comté de Chambly	do
Saint-Lambert	do	do
Baie Saint-Paul,	Co. de Charlevoix	do
Pointe au Persil,	do	do
Rivière Noire,	do	do

Ile Bizard,	C. Jacques-Cartier	do
Rivière Jésus,	Comté de Laval	do
Grosse Isle,	Co. de Montmagny	do
Saint-Laurent,	C. de Montmorency	do
Papineauville,	Comté d'Ottawa	do
Rivière Richelieu,	Comté de Richelieu	do
Georgeville,	Comté de Stanstead	do
Rivière Saint-Maurice,	Co. de St-Maurice	do
Cacouna,	Co. de Témiscouata	do
Ile Verte	do	do
Notre Dame du Portage,	do	do
Rivière Ile Verte,	do	do
Baie de la Vallière,	Comté d'Yamaska	do
Rivière Kaministiquia,	Comté d'Algoma,	Ont.
Port-Arthur,	do	do
Port-Elgin,	Comté de Bruce	do
Rivière Rideau (branche nord),	Comté de Grenville	do
Owen-Sound,	Comté de Grey	do
Oakville,	Comté de Halton	do
Bayfield,	Comté de Huron	do
Goderich,	do	do
Pembroke,	Comté de Renfrew	do
Collingwood,	Comté de Simcoe	do
Midland,	do	do
Toronto,	Comté d'York	do
Chenal Burlington,	Lac Ontario.	
Pont suspendu, Union,	Rivière Ottawa.	
Rivière Belly,		T. N.-O.
Medicine Hat,		do
Creek Sheep,		do
Bigg's Portage,		C.-B.
Rivière Columbia,		do
Rivière Harrison,		do
Vancouver,		do

DRAGAGE.

LE "ST LAWRENCE."

Après avoir été réparé, ce drageur est arrivé à Richibouctou, N. B., le 13 juillet 1887, et a commencé presqu'immédiatement à travailler à l'amélioration du chenal nord, une des entrées extérieures du port, et il y a été employé jusqu'au 7 septembre, date à laquelle des travaux avaient été faits sur une longueur de 300 pieds, sur une largeur de 150 pieds et à une profondeur de 14 pieds à basse marée; 9,362 verges cubes de sable ont été enlevées.

Du 15 au 30 septembre, le dragueur a creusé au large de l'extrémité du quai de Port Hood, comté d'Inverness, N.E., et a atteint une profondeur de 12 pieds à basse marée, et 2,800 verges cubes de sable ont été enlevées.

Le 3 octobre, les travaux commencèrent dans la rivière du milieu, comté de Pictou, N.-E., vis-à-vis le quai de Black Diamond, et se sont continués jusqu'au 18, date à laquelle ils furent suspendus; une tranchée de 360 pieds de longueur sur 70 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur a été pratiquée, et 7,000 verges de boue et d'écailles d'huître ont été enlevées.

Dans le cours de l'hiver, la chaudière a été déplacée, et plusieurs réparations ont été faites au bateau et aux machines.

Le 14 mai, les travaux de l'été commencèrent au quai du chemin de fer, port de Pictou, et se continuèrent jusqu'au 19, date à laquelle on avait atteint une profondeur de 17 pieds sur une étendue de 900 pieds carrés en enlevant 2,275 verges cubes de boue et d'argile.

Au quai du marché, ce dragueur a travaillé du 20 mai au 22 de juin, et a pratiqué un chenal à partir du chenal principal du port en se dirigeant vers le quai, sur une distance de 810 pieds, à une largeur de 60 pieds et une profondeur de 15 pieds, là où il n'y avait que 7 pieds avant.

Les matières enlevées se composaient d'argile, et la quantité s'est élevée à 14,700 verges cubes.

A l'expiration de l'exercice, le dragueur fut mis en état de partir pour la Petite Baie Glacée, comté de Cap-Breton, N.-E.

La quantité totale du dragage s'est élevée à 36,137 verges cubes, au coût de 30.55 cents par verge cube.

La vente d'une certaine quantité de vieux matériel et d'un vieux bateau, a produit la somme de $34.90 qui a été portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "CANADA."

A l'expiration de l'exercice, le *Canada* était occupé à améliorer le chenal du port d'Yarmouth, N.-E., et ces travaux se sont continués jusqu'au 4 de novembre, date à laquelle les opérations cessèrent et le dragueur fut mis en hivernement.

Le bateau et les machines ont subi des réparations ordinaires nécessaires, et le dragage du chenal fut repris au commencement de mai 1888 et se continua jusqu'au 30 juin ; à cette date 31,050 verges cubes d'argile avaient été enlevées, au prix de 30.10 cents la verge cube.

La vente de vieux cordages a produit la somme de $4.60 qui a été portée au crédit du receveur général.

LE "NEW DOMINION."

A l'expiration de l'exercice dernier ce dragueur était occupé à creuser un chenal jusqu'au quai public, à la tête de baie de Bellisle, comté de King, N.-B., et a continué ses travaux jusqu'au 18 juillet, époque à laquelle il fut expédié au Grand Lac, comté de Queen, et il reprit l'amélioration du chenal à travers les battures de cet endroit ; il y resta jusqu'au 10 septembre, après avoir enlevé 21,910 verges cubes d'argile de sciure de bois, etc.

Après avoir été réparé, le dragueur reprit ses travaux à Bellisle, et le 15 octobre le chenal était terminé jusqu'au quai, 15,205 verges cubes de sable et d'argile ayant été enlevées.

Ce dragueur a passé l'hiver à Saint-Jean, N.-B., où il subit des réparations nécessaires, et le 18 juin 1888 il fut amené à Hampton, comté de King, pour creuser la batture de Kennebeccasis, en aval du village ; et le 30 juin, 3,675 verges cubes de sable avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 40,790 verges cubes, à raison de 15.67 cents la verge cube.

La vente d'un vieux matériel a produit la somme de $10.60 qui a été portée au crédit du receveur général.

LE "CAP BRETON."

Ce dragueur n'a commencé à travailler que le 3 octobre 1887, après son arrivée à Wallace, comté de Cumberland, N.-E., où il resta jusqu'au 5 novembre, et où il améliora le chenal du bateau-passeur, et il enleva les obstacles au large des quais des compagnies dites *Union Free Stone* et *Wallace Greystone*, la quantité de dragage s'élevant à 9,950 verges cubes.

Le 8 novembre, ce dragueur partit de Wallace pour Pictou, et le 9, au large du cap John, survint une forte tempête et on dut abandonner le dragueur qui sombra dans 60 pieds d'eau. L'équipage perdit tout ce qu'il avait à bord, et c'est avec de grandes difficultés que les hommes purent sauver leur vie. Les chalands furent sauvés et remorqués à Pictou.

Jusqu'à l'époque de son naufrage, ce dragueur avait enlevé 9,950 verges cubes pendant l'exercice, à raison de 46.88 cents la verge cube.

La somme de $59.66 fut réalisée par la vente de vieux matériel, et portée au crédit du receveur général.

LE "PRINCE-EDWARD."

Au commencement de l'exercice, le *Prince-Edward* a été occupé à creuser le chenal à Tignish, I.P.-E., et il y est resté jusqu'au 27 août, date à laquelle il fut amené à

Charlottetown, où il fut amené à terre; et l'examen minutieux qu'on en fit, fit voir que les réparations nécessaires étaient très considérables, et comme un crédit était nécessaire pour faire face aux dépenses, le dragueur resta à rien faire pendant le reste de l'exercice.

Les seuls travaux qui ont été exécutés durant le cours de l'exercice, le furent à Tignish, où 3,775 verges cubes de gravier, de sable et d'argile furent enlevées à raison de $1.56 la verge cube.

LE "GEORGE MACKENZIE."

Dans le cours du mois de juillet 1887, ce dragueur était à la baie d'Aspy, comté de Victoria, N.-E., et le 1er août il fut ramené à Chéticamp, comté d'Inverness, où il reprit le creusage du chenal. Le 21 octobre, 16,400 verges cubes de sable, de gravier et de pierre avaient été enlevées, et on avait atteint une profondeur de 13 pieds dans le port. A cette dernière date le temps ne devint plus propice pour travailler dans une position aussi exposée, et tout l'outillage fut amené à Hawkesbury, et mis sur le chemin de fer maritime pour y passer l'hiver et y être réparé; après examen on constata que ces réparations étaient si considérables que, par suite du manque de fonds, on ne fit faire que des réparations temporaires au dragueur et aux chalans pour leur permettre d'être conduits à l'anse McNair, comté d'Antigonish, au commencement du présent exercice.

Les seuls travaux exécutés par ce dragueur, furent ceux faits à Chéticamp où la quantité du dragage s'éleva à 16,400 verges cubes, à raison de 46.67 cents la verge.

LE "CHALLENGE."

Le 1er juillet 1887, ce dragueur travaillait à Goderich, Ontario, à ouvrir un passage à 18 pieds de profondeur, à travers la batture qui ferme l'entrée du port, et à creuser. à une profondeur de 14 pieds, le long des quais dans le port; il terminait les travaux le 28 août, date à laquelle 14,380 verges cubes de sable et de gravier avaient été enlevées.

Le 29 août, l'outillage fut remorqué à Kincardine, où il demeura jusqu'au 27 octobre et creusa le chenal entre les jetées, à une profondeur de 16 pieds, pour permettre aux grands bateaux des lacs d'arriver, et il enleva des dépôts qui s'étaient accumulés dans le bassin pour permettre aux bateaux de mouiller et de charger de sel. Les travaux exécutés ici ont embrassé l'enlèvement de 11,550 verges cubes de sable, d'argile et de tuf.

L'outillage a passé l'hiver à Goderich, où des réparations furent faites, et le 7 mai, les travaux recommencèrent sur la batture qui avait de nouveau fermé l'entrée, et le dragueur enleva aussi des matières qui s'étaient accumulées entre les jetées du chenal. Ces travaux durèrent jusqu'au 13 juin, date à laquelle 6,270 verges cubes de sable avaient été enlevées. Le 14, le dragueur et les chalans furent remorqués à Kincardine, où on commença à enlever les matières qui s'étaient accumulées dans le bassin et entre les jetées du chenal, et à l'expiration de l'exercice une nouvelle quantité de 6,300 verges cubes de sable et d'argile avaient été enlevées.

Le dragueur est en bon état, mais les chalans, par suite de leur longue durée et du service ardu, doivent être renouvelés. Le remorqueur, à l'exception de certaines parties de sa machine qu'il faudra renouveler dans le cours de l'hiver prochain, est en très bon état.

Le total du dragage fait par ce dragueur, dans le cours de l'exercice, s'est élevé à 39,520 verges cubes, à raison de $13\frac{1}{7}$ cents la verge cube.

LE "NIPISSING."

A l'expiration du dernier exercice, le *Nipissing* était occupé à redresser et à creuser le chenal du Richelieu, à environ ½ mille en aval du village Saint-Antoine, entre l'île et la rive occidentale, et il resta là jusqu'au 13 août, époque à laquelle un chenal de 9 pieds de profondeur avait été ouvert et 1,494 verges cubes d'argile, de tuf et de pierre avaient été enlevées.

Du 17 août au 3 septembre, du dragage fut fait dans le bras supérieur de la rivière Chateauguay où le chenal fut creusé à une profondeur de 8 pieds; et pour arriver à cette fin on dut faire sauter une grande quantité de pierre, vu qu'on rencontra bon nombre de gros cailloux qu'on ne pouvait enlever autrement.

Le 9 septembre, les travaux commencèrent dans la Gatineau, à environ $\frac{1}{8}$ de mille en aval du pont du C. C. P., et sur la rive nord de la rivière, où par suite du peu de profondeur de l'eau et de l'éboulement de la berge de la rivière, le chenal s'était rempli au point que les berges chargées ne pouvaient passer. Un bon chenal fut toutefois creusé et une tranchée fut aussi pratiquée à travers la batture au large du quai du bateau-passeur, à la Pointe de la Gatineau, où on atteignit une profondeur de 9 pieds en enlevant 11,140 verges cubes de sable et d'argile, mêlés d'une quantité considérable de sciure de bois et de copeaux provenant des scieries établies sur la rivière, ce qui est tout simplement une faute qu'on devrait empêcher.

Le 2 novembre, on commença à enlever un dépôt de sable qui fermait presqu'entièrement l'entrée de la rivière sud de la Petite-Nation. Le dragage s'est prolongé sur une longueur de 875 pieds, sur 35 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur, et les travaux étaient terminés le 19 novembre, date à laquelle 6,018 verges cubes d'argile et de sable avaient été enlevées.

Dans le cours de l'hiver, des réparations furent faites au dragueur et aux chalans, et la machine du remorqueur *Dennis* fut transportée dans une nouvelle coque qui avait été construite à Ottawa.

Le 23 mai, commença le creusage d'un chenal dans la baie de Papineauville à partir de l'Ottawa, et à l'expiration de l'exercice les travaux avaient bien progressé, et 14,895 verges cubes d'argile et de sable avaient été enlevées.

La quantité totale du dragage exécuté dans le cours de l'exercice s'est élevée à 50,848 verges cubes, à raison de $16\frac{17}{32}$ cents la verge cube.

L' " ONTARIO."

Ce dragueur était à Port-Hope au commencement de l'exercice, et il y est resté jusqu'au 25 août, ayant fait disparaître une barre qui s'était formée à l'embouchure du port, et ayant enlevé 12,600 verges cubes d'argile et de sable.

Du 27 août au 24 septembre, des travaux furent faits à Port-Darlington pour et au compte des commissaires du port de cet endroit, la partie intérieure du port a été creusée à une profondeur de 13 pieds et à 14 pieds entre les jetées et la partie du port s'étendant vers le lac Ontario, et 13,080 verges cubes de sable, d'argile et de pierre ont été enlevées.

A Newcastle, les travaux ont été exécutés aux frais de la compagnie du port, du 20 septembre au 22 octobre, et on a atteint une profondeur de 14 pieds en enlevant 6,840 verges cubes de sable et d'argile.

Pendant le trajet pour se rendre à ses quartiers d'hiver à Cobourg, l'outillage fut surpris par la tempête le 23 octobre, et un chalan subit des avaries considérables et dut être amené à Newcastle, le reste se rendit à Cobourg ; après son arrivée à cet endroit on constata que le remorqueur *Sir John* avait subi des avaries si considérables qu'on dut l'amener à Sainte-Catherine, au mois d'avril, pour être réparé.

Le 15 mai, on commença à nettoyer le port intérieur et à le creuser à une profondeur de 13 pieds, et le 13 juin 5,800 verges cubes de sable avaient été enlevées.

Du 14 au 30 juin, l'outillage fut occupé à creuser le chenal au large des quais à Brighton, à une profondeur de 12 pieds, et à enlever 5,130 verges cubes de boue et de gravois.

La quantité totale de matière enlevée dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 43,470 verges cubes, à raison de $13\frac{1}{16}$ cents la verge cube.

LE " QUEEN. "

Le 1er juillet 1887, ce dragueur était à Laprairie et ouvrait un nouveau chenal à partir du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'à un quai public, et il y est resté jusqu'au 1er septembre, date à laquelle une profondeur de 7 pieds avait été atteinte, et 8,604 verges cubes d'argile et de pierre avaient été enlevées.

Le 2 septembre, les travaux commencèrent dans le bras supérieur de la rivière Chateauguay, le *Nipissing* ayant été amené à la Gatineau, et se continuèrent jusqu'à la clôture de la navigation, époque à laquelle un chenal de 775 pieds de longueur fut terminé et 10,163 verges cubes de sables d'argile, de gravier et de pierre furent enlevées ; ce qui, ajouté au dragage exécuté par le *Nipissing*, fait un total, à cet endroit, de 14,018 verges cubes.

Ce dragueur et les chalands ont passé l'hiver à Montréal, où l'outillage a subi des réparations générales avant le 21 mai, alors qu'il fut envoyé sur les battures du Richelieu, en aval de Saint-Antoine, et à l'expiration de l'exercice il avait enlevé 5,088 verges cubes d'argile.

La somme totale de dragage exécuté dans le cours d'exercice s'est élevé à 23,855 verges cubes, à raison de 35 $\frac{11}{16}$ cents la verge cube.

LE " SAINT-LOUIS. "

Ce dragueur fut mis à travailler dès le commencement de juillet 1887, dans le coursier d'alimentation, où la tranchée entre le Saint-Laurent et la rivière Saint-Louis, et le 16 octobre les travaux étaient terminés et le dragueur fut ramené à Ottawa.

Le 6 juin, commença le creusage de la branche nord de la rivière Rideau à une profondeur de 7 pieds, à partir du canal jusqu'à Kemptville, et il y travaillait à l'expiration de l'exercice.

Dans le coursier d'alimentation 16,390 verges cubes d'argile ont été enlevées, et dans la rivière Rideau 300 verges cubes de sable, faisant un grand total pour l'exercice, de 19,390 verges cubes, à raison de 20$\frac{1}{11}$ cents la verge cube.

LE "WINNIPEG."

Au commencement de l'exercice, le *Winnipeg* fut occupé à creuser dans le bas-fond ouest, près de Selkirk Ouest, afin de donner aux bateaux à vapeur et autres, qui naviguent sur la rivière Rouge, un accès plus facile aux industries de cette localité et plus d'espace aux bateaux qui hivernent à cet endroit.

Le 1er août 1887, le dragage commença dans le chenal à l'embouchure de la rivière Rouge et se continua jusqu'à la fin du mois, époque à laquelle l'outillage fut amené au chenal de Salmony, à environ 2½ milles de l'embouchure, où une tranchée fut pratiquée à travers la batture, donnant 12 pieds de profondeur sur une longueur de 50 pieds au sommet.

Par suite de l'épuisement du crédit, l'outillage cessa de travailler à la fin de septembre. Au mois de juin 1888, on le mit à creuser la rivière à Selkirk-Ouest, entre l'avenue Maria et l'avenue Manitoba, l'ouvrage étant terminé le 30 juin.

La quantité totale de dragage exécuté dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 53,880 verges cubes, à raison de 17 cents la verge cube.

LE "PRIESTMAN."

Dans le cours de 1887, ce dragueur n'a fait qu'une légère somme d'ouvrage sur la rivière de la Boue Blanche, et les travaux n'ont été exécutés que du 4 août au 29 septembre.

Au mois de juin 1888, ce dragueur fut mis à enlever les battures de la rivière, entre Totogan et McArthur's Landing, et à l'expiration de l'exercice, il y travaillait encore.

La quantité de dragage exécuté dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 9,317 verges, à raison de 25 cents la verge cube.

LE " PACIFIC."

Entre le 1er juillet et le 24 décembre 1887, ce dragueur a été employé à enlever l'argile et les cailloux autour du rocher Dredger, port de Victoria, C.-B.

Le 23 février suivant, les travaux recommencèrent au large de Shoal Point, port de Victoria, et se continuèrent jusqu'au 9 avril, date à laquelle l'outillage fut amené à

Esquimalt, dans le but de creuser l'entrée du bassin de radoub, et il travaillait à cet ouvrage à l'expiration de l'exercice.

L'ouvrage exécuté par ce dragueur dans le cours de l'exercice, quoique relativement peu considérable en quantité, a été exécuté dans des endroits défavorables et où, comme au rocher Dredger, il a fallu faire usage de coups de mine pour faciliter l'enlèvement des cailloux et aussi dans l'enlèvement de ce qui restait de pilotis au bassin de radoub.

La quantité totale de dragage s'est élevée à 14,773 verges cubes, à raison de 86½ cents la verge.

LE "SAMSON."

Le bateau-chèvre *Samson* a été employé jusqu'à l'expiration de 1887, aux travaux exécutés à l'embouchure de la Fraser.

Du 11 février au 30 juin 1888, ce bateau a été occupé à enlever les chicots du chenal de la Fraser, à partir de son embouchure jusqu'à la rivière Harrison, distance d'environ 90 milles; et 410,000 de ces obstacles ont été enlevés.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St. Lawrence.*
do do *Canada.*
do cuiller *New Dominion* et 6 chalans.
do do *Prince Edward* et 6 chalans.
do do *George McKenzie* et 3 chalans ; aussi 5 chalans qui appartenaient au dragueur naufragé le *Cap Breton.*

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada* et 2 chalans.
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Denis.*
do do *Saint-Louis* et 2 chalans.
Le bateau-chèvre *Baillairgé.*

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 2 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Au Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalans et le remorqueur *Sir Hector.*
Le dragueur à godets *Priestman*, et le remorqueur *Victoria.*

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets *Pacific*, et 6 chalans, et le remorqueur à vapeur *Georgie.*
Le bateau-chèvre "Samson."

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Gages	689 48	508 33	508 33	508 33	919 84	1,092 98	581 11	565 34	472 58	513 58	519 08		6,878 98
Houille	289 40	141 00			49 45						4 60		484 45
Vivres	206 21	95 65	270 13	102 12	86 67	223 72	38 15					67 26	1,089 91
Approvisionnem'nts	168 24												168 24
Equipement					1 20			3 75					4 95
Eau	2 40		15 40	3 60									21 40
Réparations	322 80					93 57	100 00			117 62	588 00		1,221 99
Pilotage	48 00	81 00	84 00	37 50							40 00		290 50
Quaiage			16 00				24 00			77 20			117 20
Menues dépenses	8 54		31 16	5 00		10 78	8 87				4 80		69 15
Totaux	1,735 07	825 98	925 02	656 55	1,057 16	1,421 05	752 13	569 09	472 58	708 40	1,156 48	67 26	10,346 77
Frais d'exploitation	1,294 48	825 98	925 02	656 55	50 65			252 33	252 33		568 48	67 26	4,893 08
Réparations extraordinaires	440 59				1,006 51	1,421 05	752 13	316 76	220 25	708 40	588 00		5,453 69
Totaux	1,735 07	825 98	925 02	656 55	1,057 16	1,421 05	752 13	569 09	472 58	708 40	1,156 48	67 26	10,346 77

[1888]

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"CANADA."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	773 64	398 55	390 33	387 52	259 46	227 33	167 33	167 33	167 33	301 42	411 27	.....	3,651 51
Houille	53 00	406 12	.....	.....	312 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	771 32
Vivres	38 24	180 31	100 52	131 84	12 00	25 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	688 36
Approvisionnem'nts	185 43	54 42	65 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21 93	.....	327 36
Equipement	78 33	12 65	38 50	99 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20 55	.....	249 43
Eau	.....	1 00	6 48	.....	.....	0 50	.....	2 52	.....	.....	.....	.....	10 50
Réparations	995 67	10 40	769 73	75 00	22 49	.....	62 85	257 15	253 55	.....	44 70	.....	2,491 54
Pilotage	52 50	58 00	48 00	52 00	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	38 00	.....	258 50
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	45 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 00
Menues dépenses	.....	10 40	14 14	.....	.....	134 00	.....	2 94	.....	.....	.....	.....	161 48
Totaux	2,176 81	1,131 85	1,433 18	745 76	616 15	632 28	230 18	429 94	420 88	301 42	536 45	.....	8,654 90
Frais d'exploitation	924 88	1,121 45	572 97	576 89	581 66	167 09	167 33	182 83	167 33	.....	418 13	.....	4,880 56
Réparat. ordinaires	.....	10 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 40
do extraordin	1,251 93	.....	860 21	168 87	34 49	465 19	62 85	247 11	253 55	301 42	118 32	.....	3,763 94
Totaux	2,176 81	1,131 85	1,433 18	745 76	616 15	632 28	230 18	429 94	420 88	301 42	536 45	.....	8,654 90

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"NEW DOMINION."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
Gages	806 86	507 17	493 96	393 49	155 00	157 50	155 00	152 50	157 50	296 26	157 50		3,432 74
Houille	200 00	108 75											308 75
Approvisionnem'nts	73 88		82 35	2 80	22 88						4 08		185 99
Equipement			6 00		12 78								18 78
Eau	7 12										7 60		14 72
Réparations	82 43		184 82			17 93			128 10		166 05		579 33
Remorquage	339 00	192 00	171 00	506 00									1,208 00
Menues dépenses					12 64								12 64
Totaux	1,509 29	807 92	938 13	902 29	203 30	175 43	155 00	152 50	285 60	296 26	335 20		5,760 95
Frais d'exploitation.	1,426 86	807 92	670 96	902 29	22 88		155 00	152 50	157 50		157 50		4,453 41
Réparations extra-ordinaires	82 43		267 17		180 42	175 43			128 10	296 26	177 73		1,307 54
Totaux	1,509 29	807 92	938 13	902 39	203 30	175 43	155 00	152 50	285 60	296 26	335 23		5,760 95

[1888]

"CAPE BRETON."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	310 00	157 50	289 16	580 00	303 08								1,639 74
Houille					66 86		3 40						70 26
Approvisionnemn'ts	329 59			88 11	1 69								419 39
Eau	5 60			4 65	13 50								23 75
Réparation	940 58				54 90	25 07							1,020 55
Remorquage				125 00	944 75								1,069 75

Menues dépenses....	8 90	......	......	......	64 06	......	......	......	......	......	......	......	72 96
Totaux	1,594 67	157 50	289 16	797 76	1,448 84	25 07	3 40	......	......	......	......	......	4,316 40
Frais d'exploitation	......	......	289 16	797 76	1,370 27	......	3 40	......	......	......	......	......	2,460 59
Réparations extraordinaires........	1,594 67	157 50	......	......	78 57	25 07	......	......	......	......	......	......	1,885 81
Totaux	1,594 67	157 50	289 16	797 76	1,448 84	25 07	3 40	......	......	......	......	......	4,316 40

"PRINCE EDWARD."

Gages..	612 76	497 75	491 50	424 20	559 53	157 50	155 00	152 50	157 50	152 50	157 50	......	3,521 24
Houille........	......	118 92	......	10 00	......	......	......	......	......	......	......	......	128 92
Approvisionnem'nts	......	121 68	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	121 68
Eau.....	......	36 00	56 70	30 00	2 40	......	......	......	......	......	......	......	125 10
Réparations..	7 50	......	......	......	......	......	......	......	......	200 00	......	......	207 50
Pilotage........	......	50 00	......	100 00	......	......	......	......	......	......	......	......	150 00
Remorquage.	......	996 40	......	95 04	......	......	......	......	......	......	......	......	1,091 44
Menues dépenses	......	......	......	......	1 26	7 97	......	......	......	......	......	......	9 23
Totaux	620 26	1,820 75	551 20	659 24	563 19	165 47	155 00	152 50	157 50	352 50	157 50	......	5,355 11
Frais d'exploitation	457 76	1,820 75	551 20	2 5 04	3 66	......	155 00	152 50	157 50	152 50	157 50	......	3,843 41
Réparations extraordinaires	162 50	......	......	434 20	559 53	165 47	......	......	......	200 00	......	......	1,511 70
Totaux	620 26	1,820 75	551 20	659 24	563 19	165 47	155 00	152 50	157 50	352 50	157 50	......	5,355 11

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"GEO. McKENZIE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	369 17	478 25	492 64	488 15	233 89	179 60	155 00	152 50	157 50	374 10	160 00	....	3,240 80
Houille	147 00	13 50	....	114 17	....	....	25 38	2 50	....	....	....	....	302 55
Approvisionnem'ts.	....	....	....	4 32	....	....	....	....	....	....	49 43	....	53 75
Equipement.	....	3 25	....	....	....	....	....	....	....	....	106 90	....	110 15
Eau	3 25	45 00	60 00	27 50	....	....	....	....	....	....	....	....	135 75
Réparations.	91 54	....	....	4 50	48 98	....	....	37 27	41 52	....	33 00	....	256 81
Remorquage	410 00	....	660 00	718 88	895 02	10 00	....	....	....	....	....	....	2,093 90
Quaiage	2 00	....	....	....	30 00	....	....	....	....	....	....	....	32 00
Menues dépenses...	4 50	....	....	....	17 74	....	....	....	....	....	....	....	22 24
Totaux	1,027 46	540 00	1,212 64	1,357 52	1,225 63	189 60	180 38	192 27	199 02	374 10	349 33	....	6,847 95
Frais d'exploitation	773 92	540 00	1,212 64	1,357 52	1,176 65	....	155 00	152 50	157 50	....	160 00	....	5,685 73
Réparations extraordinaires	253 54	....	....	....	48 98	189 60	25 38	39 77	41 52	374 10	189 33	....	1,162 22
Totaux	1,027 46	540 00	1,212 64	1,357 52	1,225 63	189 60	180 38	192 27	199 02	374 10	349 33	....	6,847 95

[1888]

"CHALLENGE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	385 00	385 00	385 00	430 62	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	190 00	388 14	395 00	2,708 76
Houille	195 22	229 49	....	....	....	....	....	....	....	309 69	254 02	....	988 42
Bois	3 25	....	4 50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7 75
Vivres	100 00	100 72	100 00	100 00	....	....	....	....	....	....	9: 96	100 00	593 68
Approvisionnem'ts	43 24	19 82	10 10	36 66	....	....	....	....	....	29 25	47 72	....	186 79
Equipement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41 25	19 04	....	60 29
Réparations	53 93	14 36	8 80	161 69	....	....	....	....	....	98 57	41 50	7 75	389 60

Menues dépenses....	2 00	107 83	16 28	4 40	....	....	....	....	13 21	2 00	104 33	7 30	257 35
Totaux	782 64	857 22	524 68	736 37	30 00	30 00	30 00	30 00	43 21	670 76	947 71	510 05	5,192 64
Frais d'exploitation.	728 71	842 86	515 88	571 68	30 00	30 00	30 00	30 00	43 21	572 19	906 21	502 30	4,803 04
Réparat. ordinaires.	53 93	14 36	8 80	....	....	....	....	....	....	98 57	41 50	7 75	224 91
do extraordin.	....	....	....	164 69	....	....	....	....	....	....	....	....	164 69
Totaux	782 64	857 22	524 68	736 37	30 00	30 00	30 00	30 00	43 21	670 76	947 71	510 05	5,192 61

"NIPISSING."

Gages	390 16	427 89	442 23	436 56	359 67	118 00	151 13	....	....	255 37	389 20	410 00	3,380 21
Houille	287 50	132 70	202 26	13 08	616 95	....	....	....	....	....	....	682 65	1,935 14
Bois	....	....	....	....	22 41	....	....	....	....	....	....	....	22 41
Vivres	101 00	105 17	102 61	107 00	86 66	....	....	....	....	....	31 01	100 00	633 48
Approvisionnem'nts	37 20	26 00	9 20	35 82	....	....	....	....	....	....	19 10	3 79	131 11
Equipement	3 50	16 48	25 63	....	....	....	....	....	....	34 48	112 49	....	192 58
Réparations	2 25	12 50	8 45	45 00	1 75	5 08	41 00	....	....	1,403 20	405 64	21 46	1,946 33
Pilotage	20 00	20 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	40 00
Remorquage	....	100 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	100 00
Menues dépenses. ...	....	10 55	2 55	....	....	....	....	....	....	10 31	....	....	23 41
Totaux	841 61	851 29	792 96	637 46	1,087 44	123 08	192 13	....	....	1,703 36	957 44	1,217 90	8,404 67
Frais d'exploitation.	839 36	838 79	784 51	592 46	1,085 69	118 00	151 13	....	....	300 16	551 80	1,196 44	6,458 34
Réparat. ordinaires.	2 25	12 50	8 45	45 00	1 75	5 08	41 00	....	....	290 86	405 64	21 46	833 99
do extraordin.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,112 34	....	....	1,112 34
Totaux	841 61	851 29	792 96	637 46	1,087 44	123 08	192 13	....	....	1,703 36	957 44	1,217 90	8,404 67

[188]

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"ONTARIO."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	419 17	380 00			30 00	150 00	90 00	90 00	90 00	205 00	378 39	380 00	2,212 56
Houille		470 00								30 00		505 00	1,005 00
Bois												2 50	2 50
Vivres	97 42	100 00									100 00	101 31	398 73
Approvisionnem'ts	44 68	33 00		49 49							81 17	10 46	218 80
Equipement	4 75	15 00								120 32	53 59	41 68	235 34
Réparations	45 00	5 25		86 84	302 65					834 54	34 85	5 30	1,314 43
Pilotage											10 00	6 00	16 00
Menues dépenses		5 01	100 00	20 30					10 65		29 63	110 15	275 74
Totaux	611 02	1,008 26	100 00	156 63	332 65	150 00	90 00	90 00	100 65	1,189 86	687 63	1,162 40	5,679 10
Frais d'exploitation	566 02	1,003 01	100 00	69 79	30 00	150 00	90 00	90 00	100 65	355 32	652 78	1,157 10	4,364 67
Réparat. ordinaires	45 00	5 25		86 84	2 65					335 56	34 85	5 30	515 45
do extraordin.					300 00					498 98			798 98
Totaux	611 02	1,008 26	100 00	156 63	332 65	150 00	90 00	90 00	100 65	1,189 86	687 63	1,162 40	5,679 10

[1788]

"QUEEN."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	332 50	380 62	330 00	330 00	247 70	30 00	30 00	30 00	70 00	224 75	308 39	307 17	2,621 13
Houille	90 00	360 69	109 34		387 43						324 84		1,272 30
Bois	3 39	12 56											15 95
Vivres	91 00	90 42	93 64	90 00	43 26						54 00	90 33	552 65
Approvisionnem'ts	16 86	55 16	60 75	6 50	8 38	2 75				149 48	17 85	10 42	328 15
Equipement		2 50	4 85							30 26	117 71		155 32
Réparations	25 10	140 11	118 07	6 84	15 65		10 80			985 79	89 40	110 68	1,502 44
Pilotage					5 30								5 30

Remorquage	....	....	10 00	....	....	....	181 05	....	....	....	....	....	191 05
Menues dépenses....	310 00	310 00	300 00	310 00	140 00	....	....	....	21 50	8 76	170 00	300 00	1,870 26
Totaux..	868 85	1,352 06	1,026 65	743 34	847 72	32 75	221 85	30 00	91 50	1,399 04	1,082 19	818 60	8,514 55
Frais d'exploitation	843 75	1,211 95	908 58	736 50	832 07	32 75	211 05	30 00	91 50	413 25	992 79	707 92	7,012 11
Réparat. ordinaires.	25 10	142 11	118 07	6 84	15 65	....	10 80	....	....	297 08	89 40	110 68	813 73
do extraordinair.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	688 71	....	....	688 71
Totaux..	868 85	1,352 06	1,026 65	743 34	847 72	32 75	221 85	30 00	91 50	1,399 04	1,082 19	818 60	8,514 55

" SAINT-LOUIS."

Gages	219 94	404 95	495 55	168 25	37 50	....	37 50	....	....	111 00	210 50	319 25	* 2,004 44
Houille	....	105 00	74 67	27 00	....	....	....	....	....	....	....	295 10	501 77
Bois	....	5 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 00
Vivres	34 00	34 00	34 00	34 00	....	....	....	....	....	....	12 78	71 31	220 09
Approvisionnem'ts.	....	21 48	....	12 22	....	....	....	....	....	....	14 62	9 50	57 82
Equipement	19 89	5 30	9 33	....	....	....	....	....	....	15 50	14 75	60 88	125 65
Réparations	29 91	....	1 75	....	....	....	....	2 00	....	....	6 81	5 31	45 78
Remorquage	2 50	....	....	100 00	....	....	....	....	....	....	....	....	102 50
Menues dépenses....	300 00	....	....	429 55	....	....	....	....	....	2 00	....	260 00	991 55
Totaux..	606 24	575 73	615 30	771 02	37 50	....	37 50	2 00	....	128 50	259 46	1,021 35	4,054 60
Frais d'exploitation	576 33	575 73	613 55	771 02	37 50	....	37 50	....	....	128 50	252 65	1,016 04	4,008 82
Réparat. ordinaires.	29 91	....	1 75	....	....	....	....	2 00	....	....	6 81	5 31	45 78
Totaux..	606 24	575 73	615 30	771 02	37 50	....	37 50	2 00	....	128 50	259 46	1,021 35	4,054 60

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"WINNIPEG."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	570 00	570 00	570 00	226 83	80 00	80 00	80 00	80 00	80 00	279 83	540 00	570 00	3,726 66
Houille	693 17	707 35	655 72									738 85	2,795 09
Bois						25 27							25 27
Vivres	292 28	292 28	282 85	96 64							243 57	282 86	1,490 48
Equipement	294 98		84 18								342 42	527 50	1,249 08
Réparations		31 70	215 72							92 33	136 72		476 47
Menues dépenses	235 42	150 28	179 05	100 98							181 85	108 57	956 12
Totaux	2,085 85	1,751 58	1,937 52	424 45	80 00	105 27	80 00	80 00	80 00	372 16	1,444 56	2,227 78	10,719 17
Frais d'exploitation	2,085 85	1,719 88	1,771 80	424 45	80 00	105 27	80 00	80 00	80 00	279 83	1,307 84	2,227 78	10,242 70
Réparat. ordinaires		31 70									61 45		93 15
do extraordinair.			215 72							92 33	75 27		383 32
Totaux	2,085 85	1,751 58	1,987 52	424 45	80 00	105 27	80 00	80 00	80 00	372 16	1,444 56	2,227 78	10,719 17

"PRIESTMAN."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	120 00	298 00	270 00	160 00	30 00	30 00	75 00	30 00	30 00	110 00	180 00	270 00	1,603 00
Houille		264 00											264 00
Bois			34 50										34 50
Vivres		208 21	188 57	62 68							97 4	188 57	745 45
Equipement		55 40	28 00										83 00
Réparations		3 00	115 61										118 61
Menues dépenses		94 42	88 71	4 50		6 90						31 32	225 85
Totaux	120 00	923 03	725 39	227 18	30 00	36 90	75 00	30 00	30 00	110 00	277 42	489 89	3,074 81

[1888]

Frais d'exploitation	120 00	920 03	609 78	227 18	30 00	36 90	75 00	30 00	30 00	110 00	277 42	489 89	2,956 20
Réparat. ordinaires.		3 00	38 00										41 00
do extraordin.			77 61										77 61
Totaux	120 00	923 03	725 39	227 18	30 00	36 90	75 00	30 00	30 00	110 00	277 4.	489 89	3,074 81
"PACIFIC."													
Gages		1,248 75	25 48	1,230 00	55 00	1085 88		54 66	508 90	1,230 00	36 00	1,230 00	6,704 67
Houille		137 50		127 12	119 75					268 00			652 37
Bois		52 25	57 00	34 50			36 00		66 50	67 25	71 75		385 25
Eau						48 00					7 50	8 50	64 00
Vivres		161 68	198 35	127 60	133 70	91 50	142 73		73 13	137 02	202 11	146 68	1,414 50
Approvisionnem'ts.		68 71		48 75		20 45						54 05	191 96
Equipement		44 31	56 70	19 71	26 42		29 55	133 00	26 97	54 68	118 98	41 50	551 82
Réparations		220 73	29 35	124 77	25 00	5 00	121 74	1784 18	15 00	75 00		471 90	2,872 67
Totaux		1,933 93	366 88	1,712 45	359 87	1250 83	330 02	1971 84	690 50	1,831 95	436 34	1,952 63	12,837 24
Frais d'exploitation		1,713 20	337 53	1,587 68	334 87	1245 83	208 28	187 66	675 50	1,756 95	436 34	1,480 73	9,964 57
Réparat. ordinaires.		54 22			25 00	5 00		1 75	15 00	45 00		38 05	184 02
do extraordin.		166 51	29 35	124 77			121 74	1782 43		30 00		433 85	2,688 65
Totaux		1,933 93	366 88	1,712 45	359 87	1250 83	330 02	1971 84	690 50	1,831 95	436 34	1,952 63	12,837 24
BATEAU-CHÈVRE "SAMSON."													
Gages				424 25			197 59	246 16	464 87	537 42	539 99	918 00	3,328 28
Houille						50 62	12 00				98 40	50 00	211 02
Bois					35 75		19 25		93 50	77 50	56 25	22 50	304 75
Vivres					80 13		102 15		173 68	170 61	51 95	167 51	736 03
Approvisionnem'ts.		8 20							52 20	128 78		148 79	337 97
Equipement										36 34	38 45	36 80	111 59
Réparations		535 00		137 16	406 60	7 02	121 20	65 02				269 38	1,541 38
Totaux		543 20		561 41	522 48	57 64	452 19	311 18	784 25	950 65	785 04	1,602 98	6,571 02
Frais d'exploitation		8 20		424 25	115 88	50 62	330 99	246 16	784 25	950 65	785 04	1,333 60	5,029 64
Réparat. ordinaires.		81 68			17 60	7 02	11 95					46 25	164 50
do extraordin.		453 32		137 16	389 00		109 25	65 02				223 13	1,376 88
Totaux		543 20		561 41	522 48	57 64	452 19	311 18	784 25	950 65	785 04	1,602 98	6,571 02

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année expirée le 30 juin 1888.

"ST. LAWRENCE."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cubes.
Argile											3,762	4,725	8,487
Sable, ordinaire			2,800										2,800
do très fin	2,625	5,250	1,487										9,362
Vase et coquillages				7,000							3,763	4,725	15,488
Totaux	2,625	5,250	4,287	7,000							7,525	9,450	36,137

"CANADA."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Argile	4,950	4,950	5,130	4,365	360						4,320	6,975	31,050
Totaux	4,950	4,950	5,130	4,365	360						4,320	6,975	31,050

"NEW DOMINION."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Scieure de bois	2,710	4,760	1,745										9,215
Argile	10,930	6,000	3,067	3,535									23,532
Sable ordinaire	900		1,068										1,968
do très fin		1,000											3,675
Vase												3,675	2,400
Totaux	14,540	11,760	5,880	3,535								3,675	40,790

"CAPE BRETON."

Vase				7,940	2,010								9,950
Totaux				7,940	2,010								9,950

"PRINCE EDWARD."

Graviers		1 014											1,0
Argile	568	758											1,326
Sable ordinaire	770	665											1,435
Totaux	1,338	2,437											3,775

"GEO. McKENZIE."

Graviers		427		1,270									1,697
Pierre		428											428
Sable ordinaire		4,140	7,920	2,215									14,275
Totaux		4,995	7,920	3,485									16,400

"CHALLENGE."

Tuf				480									480
Graviers	720												720
Argile				1,200									1,200
Sable ordinaire	8,370	6,130	6,510	2,520							5,310	8,280	37,120
Totaux	9,090	6,130	6,510	4,200							5,310	8,280	39,520

"NIPISSING."

Tuf		1,220											1,220
Cailloux	10,560	2,940	765										14,265
Argile		1,000		920	5,472						1,620	10,755	19,767
Sable ordinaire		2,310	4,210	6,010	546							2,520	15,596
Totaux	10,560	7,470	4,975	6,930	6,018						1,620	13,275	50,848

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année expirée le 30 juin 1888.

"ONTARIO."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Cailloux			900										900
Graviers												2,220	2,220
Argile		900	4,470	300									5,670
Sable ordinaire	5,760	7,860	8,550	3,780							4,560	1,260	31,770
Vase												2,910	2,910
Totaux	5,760	8,760	13,920	4,080							4,560	6,390	43,470

"QUEEN."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Cailloux				756	192								948
Graviers				670									670
Argile	2,172	1,344		512							736	4,352	9,116
Argile et pierre	2,368	2,624	96										5,088
Sable ordinaire			3,519	3,202	1,312								8,033
Totaux	4,540	3,968	3,615	5,140	1,504						736	4,352	23,855

"ST. LOUIS."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Argile	3,825	6,870	5,695										16,390
Sable ordinaire												3,000	3,000
Totaux	3,825	6,870	5,695									3,000	19,390

" WINNIPEG."													
Argile												11,460	11,460
Sable et argile	15,120	15,420	11,880										42,420
Totaux	15,120	15,420	11,880									11,460	53,880
" PRIESTMAN."													
Argile		3,179	3,138									3,000	9,317
Totaux		3,179	3,138									3,000	9,317
" PACIFIC."													
Tuf et cailloux									2,028	240			2,268
Graviers					455	210			1,380				2 045
Argile	2,065	2,510	840	1,505	315					300	750	425	8,710
Argile et pierre		350		210	70	70							700
Sable ordinaire					840	210							1,050
Totaux	2,065	2,860	840	1,715	1,680	490			3,408	540	750	425	14,773

8 ÉTAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités ; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

"CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Goderich	....	....	720	....	....	19,930	....	....	20,650
Kincardine	480	....	....	1,200	....	17,190	....	....	18,870
Totaux	480	....	720	1,200	....	37,120	....	....	39,520

Total de la dépense annuelle, $5,192.64. Coût par verge cube, 13½c.

"NIPISSING."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Saint-Antoine	1,220	12,720	....	1,000	....	....	....	....	14 940
Chateauguay	....	1,545	....	....	....	2,310	....	....	3,855
Gatineau	....	....	....	920	....	10,220	....	....	11,140
R. de la Nation du Sud	....	....	....	5,472	....	546	....	....	6,018
Papineauville	....	....	....	12,375	....	2,520	....	....	14,895
Totaux	1,220	14,265	....	19,767	....	15,596	....	....	50,848

Total de la dépense annuelle, $8,404.67. Coût par verge cube, $16\frac{17}{32}$c.

"ONTARIO."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Port-Hope	....	....	....	900	....	11,700	....	....	12,600
Port-Darlington	....	900	....	3,090	....	9,090	....	....	13,080
Newcastle	....	....	....	1,680	....	5,160	....	....	6,840
Cobourg	....	....	....	....	....	5,820	....	....	5,820
Brighton	....	....	2,220	....	....	....	....	2,910	5,130
Totaux	....	900	2,220	5,670	....	31,770	....	2,910	43,470

Total de la dépense annuelle, $5,679.10. Coût par verge cube, $13\frac{2}{33}$c.

"QUEEN."

Laprairie.	....	....	....	3,516	5,088	....	....	....	8,604
Chateauguay.	....	948	670	512	....	8,033	....	....	10,163
Saint-Antoine.	....	....	....	5,088	....	....	....	....	5,088
Totaux	....	948	670	9,116	5,088	8,033	....	....	23,855

Dépense totale annuelle, $8,514.55. Coût par verge cube, $35\frac{22}{32}$c.

"ST. LOUIS."

Rivière Saint-Louis.	....	....	....	16,390	....	....	....	....	16,390
Kemptville.	....	....	....	....	....	....	3,000	....	3,000
Totaux.	....	....	....	16,390	....	....	3,000	....	19,390

Dépense totale annuelle, $4,054.60. Coût par verge cube, $20\frac{10}{11}$c.

DÉTAILS des dragages faits dans les Provinces Maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion"	Pointe Bellisle	King N.-B.	15,205	2,382 80	
	Grand Lac	Queen do	21,910	3,433 55	
	Hampton	King do	3,675	575 91	6,392 26
"Canada"	Yarmouth.	Yarmouth, N.-E.			
"Cape Breton"	Wallace	Cumberland do			
"Prince Edward"	Tignish	Prince, I.P.-E.			
"St. Lawrence"	Richibouctou	Kent, N.-B.	9,362	2,860 24	2,860 24
	Port-Hood.	Inverness, N.-E.			
	Rivière Middle	Pictou do			
	Quai du ch. de f. de Pictou.	do do			
	do marché de Pictou	do do			
"Geo. McKenzie"	Cheticamp	Inverness do			
			50,152		9,252 50

Dragueur.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Coût.	Novelle-Ecosse. Quantité.	Coût.
	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.
"New Dominion"	40,790	6,392 26		
"Canada"			31,050	9,348 27
"Cape Breton"			9,950	4,665 21
"Prince Edward"				
"St. Lawrence"	9,362	2,860 24	26,775	8,180 17
"George McKenzie"			16,400	7,653 95
	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	40,790	6,392 76
31,050	9,348 27	9,348 27	...	...	...	31,050	9,348 27
9,950	4,665 21	4,665 21	...	...	...	9,950	4,665 21
...	...	...	3,775	5,899 90	5,899 90	3,775	5,899 90
...	...	...	...	...	...	...	...
2,800	855 44	...	...	...	...	...	...
7,000	2,138 60	...	...	...	...	...	...
2,275	695 05	...	...	...	...	...	...
14,700	4,491 08	8,180 17	...	...	...	36,137	11,040 41
16,400	7,653 95	7,653 95	...	...	...	16,400	7,653 95
84,175	...	29,847 60	3,775	...	5,899 90	138,102	45,000 00

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
...	...	40,790	5,760 95	631 31	6,392 26	0 15·6711
...	...	31,050	8,654 90	693 37	9,348 27	0 30·107
...	...	9,950	4,316 40	348 81	4,665 21	0 46·8855
3,775	5,899 90	3,775	5,355 11	544 79	5,899 90	1 56·288
...	...	36,137	10,346 77	693 64	11,040 41	0 30·5515
...	...	16,400	6,847 95	806 00	7,653 95	0 46·6704
3,775	5,899 90	138,102	41,282 08	3,717 92	45,000 00	0 32·584

COUT aux localités draguées pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

PROVINCES MARITIMES.

Dragueur.	Localité.	Date.	Temps.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cub.
		1887.		Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.
"St. Lawrence"..	Richibouctou, N.-B.	12 juillet au 7 sept.	1 mo. 26 jrs...	9,362	2,045 71	0 21·85
	Port Hood, N.-E...	9 au 30 septembre.	22 jours.......	2,800	749 85	0 26·78
	Riv. Mid, Pictou..	1er au 18 octobre..	18 jours.......	7,000	628 41	0 08·977
		1888.				
	Quai ch. de f. do	15 au 19 mai	5 jours........	2,275	132 00	0 05·800
	do Marché do	22 mai au 22 juin...	1 mois	14,700	775 55	0 05·275
		1887.				
"Canada"...........	Yarmouth, N.-E....	1er juil. au 4 nov.; 1888, 10 mai au 30 juin.............	5 mo. 26 jrs...	31,050	4,711 72	0 15·1746
		1887.				
"New Dominion"	Pte Bellisle, N.-B..	1er au 18 juil.; 11 sept. au 15 oct...	52 jours	15,205	1,434 38	0 09·43
	Grand Lac, N.-B...	19 juil. au 10 sept..	53 jours.	21,910	1,543 29	0 07·043
		1888.				
	Hampton, N.-B.....	19 au 30 juin	12 jours.......	3,675	466 53	0 12·694
		1887.				
"Cape Breton"...	Wallace, N.-E	26 sept. ou 5 nov..	40 jours.......	9,950	2.156 93	0 21·677
"Prince Edward"	Tignish, I.P.-E	9 juil. au 2 sept...	1 mo. 24 jrs...	3,775	1,240 84	0 32·87
"Geo. McKenzie"	Cheticamp, C.-B...	1er août au 24 oct	2 mo. 21 jrs...	16,400	3,841 08	0 23·42

Frais de dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les 16 années expirées le 30 juin 1888.

Comté.	Localité.	Total pour les quinze années terminées le 30 juin 1887.			Pour l'exercice 1887-88.			Quantité totale.	Coût total.	Coût par comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,619 15	
	Havre-au-Boucher	10,568	2,498 48					10,568	2,498 48	
	Tracadie	2,580	675 26	6,822 89				2,580	675 26	6,822 89
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1 635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Petite Baie Glacée	31,237	10,988 82					31,237	10,988 82	
	Port-Calédonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Etang de Bénacadie	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Christmas	19,045	3,364 98	55,647 01				19,045	3,364 98	55,647 01
Colchester	Tatamagouche	57,725	17,032 93	17,032 93				57,725	17,032 93	17,032 93
Cumberland	Parrsboro'	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	50,885	9,908 28	22,712 96	9,950	4,665 21	4,665 21	60,835	14,573 49	27,378 17
Digby	Digby	12,585	5,056 29	5,056 29				12,585	5,056 29	5,056 29
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	26,230	6,546 70					26,230	6,546 70	
	Port-Mulgrave	3,532	1,749 78					3,532	1,749 78	
	Sherbrooke	1,260	496 49	10,206 50				1,260	496 49	10,206 50
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Passage d'eau d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse aux Harengs	12,111	8,015 05					12,111	8,015 05	
	Ketch Harbour	2,989	985 59					2,989	985 59	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	
	Quai de Roche	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Terminus du ch. de fer, Halifax	19,290	6,187 38					19,290	6,187 38	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	Bras Nord-Ouest	7,350	2,970 39					7,350	2,970 39	
	Quai de Cunard	1,400	530 04	29,106 91				1,400	530 04	29,106 91

FRAIS de dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les 16 années expirées le 30 juin 1888.—*Fin.*

Comté.	Localité.	Total pour les quinze années terminées le 30 juin 1887. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Pour l'exercice 1887-88. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par comté.
		Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 31	
	Etang de Campbell	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Cheticamp	97,045	26,968 92		16,400	7,653 95		113,445	34,622 87	
	Mabou	69,007	29,576 31					69,007	29,576 31	
	Port-Hood			61,099 74	2,800	855 44	8,509 39	2,800	855 44	69,609 13
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Baie Mahone	21,844	5,958 65					21,844	5,958 65	
	Anse Vogler	11,610	5,075 53	33,228 75				11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Cie houillère d'Acadie	10,240	3,560 26					10,240	3,560 26	
	Mines Albion	9,475	2,185 25					9,475	2,181 25	
	Rivière Est	104,795	25,067 22					104,795	25,067 22	
	Quai de la Cie houill. d'Halifax	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Quai public de Pictou	7,020	1,634 82					7,020	1,634 82	
	Quai du marché de Pictou	24,900	5,798 74		14,700	4,491 08		39,600	10,289 82	
	Quai du chemin de fer, Pictou	29,889	9,264 29		2,275	695 05		32,164	9,959 34	
	Débarcadère de Pictou	7,345	2,880 01					7,345	2,880 01	
	Quai de la houillère de Vale	1,395	682 15					1,395	682 15	
	Rivière John	85,173	22,243 98					85,173	22,243 98	
	Granton	21,435	9,270 92					21,435	9,270 92	
	New-Glasgow	26,310	5,705 09					26,310	5,705 09	
	Rivière du Milieu			88,648 63	7,000	2,138 60	7,324 73	7,000	2,138 60	95,973 36
Queen's	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38				12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse Cap LeRonde	11,860	5,962 13					11,860	5,962 13	
	Canal Saint-Pierre	78,891	24,277 56					78,891	24,277 56	
	do	7,150	2,407 41					7,150	2,407 41	
	Grand Goulet	23,584	5,570 49					23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87					18,920	4,468 87	
	Cale de Marine	320	56 53	42,742 99				320	56 53	42,742 99
Shelburne	Lockport	20,825	6,334 85	6,334 85				20,825	6,334 85	6,334 85

Yarmouth	Yarmouth	54,382	22,107 20	22,107 20	31,050	9,348 27	9,348 27	85,432	31,455 47	31,455 47
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60	....	....	....	5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Baie Aspy	3,820	1,569 95	1,569 95	....	....	....	3,820	1,569 95	1,569 95
Totaux		1,343,681	410,343 26	410,343 26	84,175	29,847 60	29,847 60	1,427,856	440,190 86	440,190 86

FRAIS de dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les seize exercices terminés le 30 juin 1888.

Comté.	Localité.	Total pour quinze exercices terminés le 30 juin 1887.			Pour l'exercice 1887-88.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
Gloucester	Bathurst	72,607	20,629 52	20,629 52				72,607	20,629 52	20,629 52
Kent	Richibouctou	47,735	14,299 54		9,362	2,860 24		57,097	17,159 78	
	Cocagne	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Pointe du Prêtre	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	do Pte de la Chapelle.	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	do Quai de Robertson.	45	14 23	31,270 23			2,860 24	45	14 23	34,130 47
Northumberland	Fer à Cheval	160,417	44,594 13					160,417	44,594 13	
	Outer Bar	13,125	4,032 67					13,125	4,032 67	
	Grande Dune	37,975	10,121 67	58,748 47				37,975	10,121 67	58,748 47
Queen's	Grand Lac	43,715	7,498 78		219,10	3,433 55		65,625	10,932 33	
	do Anse McMann	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	61,305	12,117 74					61,305	12,117 74	
	Waashademoak	48,975	6,340 83	30,480 17			3,433 55	48,975	6,340 83	33,913 72
Saint-Jean	Terminus du ch. de fer Inter.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Ile de la Marine	25,291	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Anse au Marbre	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulins de Murray	23,880	3,441 65					23,880	3,441 65	
	Quai d'Indiantown	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Long Quai	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Quai Adams	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	
	Miller et Woodman	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42	
	Hayford et Stetson	8,015	942 29					8,015	942 29	
	Quai International	450	52 90	62,448 82				450	52 90	62,448 82
Sunbury	Oromocto	144,153	27,106 86	27,106 86				144,153	27,106 86	27,106 86

Westmoreland	**Pointe-du-Chêne**	33,750	9,432 00	9,432 00	...	...	...	33,750	9,432 00	9,432 00
York	Frédéricton	39,395	7.699 15	...	...	...	...	39,395	7,699 15	...
	Passage d'eau Sainte-Marie	15,570	6,837 36	...	...	...	...	15,570	6,827 36	...
	Gibson	30,395	4,379 52	18 906 03	...	...	...	30,395	4,379 52	18,906 03
King's	Pointe Belle-Ile	44,965	5,773 96	...	152,05	2,382 80	...	60,170	8,156 76	...
	Hampton	...	...	5,773 96	3,675	575 91	2,958 71	3,675	575 91	8,732 67
		1,115,316	2,617,96 06	2,617,96 06	50,152	9,252 50	9,252 50	1,165,468	274,048 56	274,048 56

FRAIS de dragage dans l'Ile du Prince-Edouard, pour les seize exercices terminés le 30 juin 1888.

Comté.	Localité.	Total pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887. — Quantité	Coût.	Coût par comté.	Pour l'exercice 1887-88. — Quantité	Coût	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Vgs. cubes	$ cts.	$ cts	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts
King's	Grande Rivière	46,110	8,963 97					46,110	8,963 97	
	Rivière Montague	106,140	17,119 43					106,140	17,119 43	
	Murray Harbour	44,430	7,378 33	33,461 73				44,430	7,378 33	33,461 73
Queen's	Quai de Charlottetown	41,303	10,264 56					41,303	10,264 56	
	Passage d'eau do	4,045	670 61					4,045	670 61	
	Crapaud	89,782	27,493 03					89,782	27,493 03	
	Pownal	44,400	9,604 55					44,400	9,604 55	
	Rocky Point	91,440	14,661 16					91,440	14,661 16	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72					17,860	6,326 72	
	Iles Wood	2,780	548 00					2,780	548 00	
	Creek des Neuf Milles	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Passage d'eau de Southport	33,015	5,528 75	85,363 55				33,015	5,528 75	85,363 55
Prince	Summerside	15,855	2,495 34					15,855	2,495 34	
	Hurd's Point, jetée	41,070	7,289 95					41,070	7,289 95	
	Tignish	7,612	7,105 55	16,890 84	3,775	5,899 90	5,899 90	11,387	13,005 45	22,790 74
		637,437	135,716 12	135,716 12	3,775	5,899 90	5,899 90	641,202	141,616 02	141,616 02

FRAIS de dragage dans Québec, pour les seize exercices terminés le 30 juin 1888, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Quantité	Coût.	Coût par comté.	Quantité	Coût	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
Iles de la Madel'ne, comté de Gaspé.	Havre-aux-Maisons	6,800	2,392 92					6,800	2,392 92	
	Havre Amherst	495	242 05	2,634 97				495	242 05	2,634 97
Témiscouata	River-du-Loup	2,587	825 47	825 47				2,587	825 47	825 47
*Rimouski	Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59				8,123	3,997 59	3,997 59
		18,005	7,458 03	7,458 03				18 005	7.458 03	7,458 03

* De la somme votée pour le dragage dans Québec.

ÉTAT des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées et le coût de ces dragages, pour les seize années expirées le 30 juin 1888.

Exercice.	Nouveau-Brunswick		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts
1872-73......	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	....	....	....	....	61,310	21,653 20	0 35·328
1873-74......	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	....	....	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-75......	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	....	....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-76......	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	....	....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21·612
1876-77......	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	....	....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-78......	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	....	....	82,860	12,011 18	270,787	61,913 04	0 23 983
1878-79......	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	....	....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21 951
1879-80......	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28 197
1880-81......	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25·232
1881-82......	79,610	18,626 87	89,566	33,363 71	....	....	47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 28 331
1882-83......	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93	....	....	62,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0 25 890
1883-84......	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58	....	....	79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0 27·959
1884-85......	123,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,997 59	55,075	8,668 01	268,259	62,376 68	0 23 243
1885-86......	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	....	....	17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0 32·792
1886-87......	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	....	....	6,137	6,214 74	128,977	43,288 79	0 33 56
1887-88......	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	....	....	3,775	5,899 90	138,102	45,000 00	0 32 58
	1,165,470	274,048 61	1,385,272	428,255 58	18,005	7,458 03	641,207	141,616 02	3,209,954	851,378 24	0 26 52

ÉTAT des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées à la main et le coût de ces dragages, pour les seize années terminées le 30 juin 1888.

Exercice.	Nouveau-Brunswick Quantité	Nouveau-Brunswick Coût	Nouvelle-Ecosse Quantité	Nouvelle-Ecosse Coût	Québec Quantité	Québec Coût	Ile du Prince-Edouard Quantité	Ile du Prince-Edouard Coût	Quantité totale	Dépense totale	Coût par verge cube
1878-79......	....	....	245	555 13	....	....	....	....	245	555 13	2 26·58
1879-80......	....	....	12,370	3,666 90	....	....	....	....	12,370	3,666 90	0 29·64
1880-81......	....	....	11,140	2,560 25	....	....	....	....	11,140	2,560 25	0 22 98
1881-82......	....	....	10,640	2,650 00	....	....	....	....	10,640	2,650 00	0 24·90
1882-83......	....	....	8,190	2,500 00	....	....	....	....	8,190	2,500 00	0 30·52
1883-84......	....	....	5,460	2,500 00	....	....	....	....	5,460	2,500 00	0 45 78
1884 à 1888..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	....	....	48,045	14,432 28	....	....	....	....	48,045	14,432 28	0 30 03

ETAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, pour chaque dragueur, pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.

Dragueur.	Quantité totale et coût pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.			1887-88.			Total pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.		
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube
	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion"	617,493	118,071 63	0·19·12	40,790	6,392 26	0·15·671	658,283	124,463 89	0·18·90
"Canada"	410,654	142,679 00	0·34·74	31,050	9,348 27	0·30·107	441,704	152,027 27	0·34·40
"Cape Breton"	524,988	133,646 14	0·25·45	9,950	4,665 21	0·46·885	534,938	138,311 35	0·25·85
"Prince Edward"	648,262	137,467 05	0·21·20	3,775	5,899 90	1·56·288	652,037	143,366 95	0·21·98
"St. Lawrence"	541,911	169,100 00	0·31·20	36,137	11,040 41	0·30·551	578,048	180,140 41	0·31·16
"Geo. McKenzie"	314,961	98,916 83	0·31·40	16,400	7,653 95	0·46·670	331,361	106,570 78	0·32·16
	3,058,269	799,880 65	0·26·15	138,102	45,000 00	0·32·58	3,196,371	844,880 65	0·26·43

ETAT des travaux de dragage exécutés à la main dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, dans chaque localité, pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.

Localité.	1872-73 à 1886-87=Quinze exercices.			1887-88.			Total pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.		
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.
	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.
Parrsboro', N.-E.	42,595	12,804 68	0·30·06	....	....	....	42,595	12,804 68	0·30·06
Windsor, N.-E.	5,450	1,627 60	0·29·86	....	....	....	5,450	1,627 60	0·29·86
	48,045	14,432 28	0·30·03	....	....	....	48,045	14,432 28	0·30·03

ANNEXE No 6.

RAPPORT SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC

PAR

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,

ANNEXE No 6.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL SUR LE CREUSAGE DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

N° de renv. 90,914.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 8 septembre 1888.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous faites dans votre lettre du 4 juillet, j'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, copie du rapport présenté à la commission du Port de Montréal par son ingénieur en chef, sur le creusage du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEXANDER ROBERTSON.
Secrétaire.

A M. ANTOINE GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAUX DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 7 septembre 1888.

MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire des travaux publics, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le creusage du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Il s'agit de porter la profondeur du chenal à 27½ pieds à eau basse au lieu de 25 pieds comme elle est aujourd'hui. La largeur du chenal qu'on est à creuser est portée à la même étendue que celle qui existe présentement, c'est-à-dire 300 pieds dans les endroits où la ligne est droite, et 450 pieds aux courbes et à d'autres endroits où il y a besoin de plus d'espace.

Au commencement de l'exercice, les travaux s'exécutaient à différents endroits, entre le Cap Charles et Montréal, avec les dragueurs et les allèges de la commission, et ils se sont continués pendant tout l'exercice à l'exception de la saison d'hiver.

Voici les principaux détails des travaux qui ont été exécutés dans le cours de l'exercice, ainsi que le coût de ce qui s'était fait à la clôture de la navigation en 1887.

CAP CHARLES.

Le chenal consiste en grande partie en une tranchée pratiquée dans une batture de schiste, et était porté à une profondeur de 26 pieds à eau basse le 30 juin 1887. Au mois de mai et au mois de juin 1888 un dragueur, aidé de temps à autre d'un monte-pierre, a été occupé à percer le bord supérieur de la batture qui se compose d'un tuf dur et de cailloux.

Les dragueurs ont enlevé, dans le cours de l'exercice, 19,320 verges cubes, et coûtant en moyenne pour le tuf et les cailloux 48⅓ cents la verge cube.

POUILLIER RAYER.

Quelques travaux de dragage ont été exécutés au bord supérieur de la batture, au mois de juillet 1887.

Dans le cours de l'exercice, le dragueur et le monte-pierre ont enlevé 4,265 verges cubes, coûtant 70 cents la verge.

CAP A LA ROCHE.

Le creusage du chenal à travers la batture qui se compose presqu'entièrement de schiste, s'est continué pendant la navigation à l'aide de deux dragueurs. Les bords de la batture, aux extrémités du chenal, sont garnis de cailloux, et de un à trois monte-pierres ont été occupés pendant une bonne partie de la navigation à les enlever.

Quantité de schiste enlevé, 166,380 verges cubes, coûtant 30⅝ cents la verge cube ; cailloux enlevés par les monte-pierres 2,775 verges cubes, coûtant $1.45 la verge.

CAP LEVRANT.

Le creusage du chenal à 27½ pieds à eau basse, était presque terminé à l'expiration de l'exercice. Un dragueur y a travaillé quelque peu l'automne dernier, et un monte-pierre ce printemps,et ils ont enlevé en tout 1,815 verges cubes, coûtant $1.28 la verge cube.

TRAVERSE DE BATISCAN.

Un dragueur et deux monte-pierres ont été employés dans le cours de l'automne de 1887, et un dragueur seulement au mois de mai 1888, et le creusage du chenal à une profondeur de 27½ pieds à eau basse a été terminé.

Quantité de glaise et de pierre enlevé dans le cours de l'exercice; 83107 verges cubes, coûtant 16⅓ cents la verge ; cailloux enlevés par les monte-pierres : 1,554 verges cubes, coûtant $1.49 la verge.

VILLAGE DE BATISCAN.

Un dragueur et des monte-pierres qui ont travaillé dans l'automne de 1887 et au mois de juin de 1888, ont fait disparaître de petites battures.

Quantité draguée : 12,030 verges cubes ; cailloux enlevés par les monte-pierres, 513 verges cubes.

CHAMPLAIN.

Le dragage se continuait à l'ouverture de l'exercice, et s'est continué, sauf quelques légères interruptions, jusqu'au 10 octobre, date à laquelle le chenal était porté à une profondeur de 27½ à eau basse.

Quantité draguée dans le cours de l'exercice, 33,241 verges cubes, coûtant 34⅝ cents la verge cube.

BÉCANCOUR.

Dans le cours de l'automne dernier et au commencement de cet été, des battures détachées, se composant principalement de cailloux ont été enlevées et le chenal de la traverse supérieure a été terminé à une profondeur de 27½ pieds à eau basse.

Quantité draguée, 11,974 verges cubes, coûtant $1.15 la verge.

PORT SAINT-FRANÇOIS.

La batture a été creusée à une profondeur de 27½ pieds au mois de juillet et au mois d'août 1887.

Quantité draguée, 26,656 verges cubes, coûtant 22 cents la verge.

LAC SAINT-PIERRE.

D'un à deux dragueurs ont été employés pendant toute la saison de la navigation, dans le cours de l'exercice, et à son expiration il ne restait plus qu'un demi-mille du chenal à creuser.

Quantité enlevée dans le cours de l'exercice, 743,310 verges cubes, coûtant 4½ cents la verge cube.

CONTRECŒUR.

Un dragueur a été employé, à compter de l'ouverture de la navigation, 1888, jusqu'à l'expiration de l'exercice, dans les environs de l'île Saint-Ours et à cette date le chenal de Contrecœur était presque terminé à une profondeur de 27½ pieds.

Quantité draguée dans le cours de l'exercice, 32,085 verges cubes, coutant 69$\frac{1}{10}$ cents la verge

CAP SAINT-MICHEL.

Un dragueur a été employé, pendant quelque temps, l'automne dernier et au printemps de 1888.

Quantité draguée, 120,740 verges cubes, coûtant 11½ cents la verge.

VARENNES.

D'un à deux dragueurs ont travaillé une partie des mois d'octobre et de novembre, derniers, en grande partie à l'endroit où le chenal fait coude vis-à-vis le village. Quantité draguée, 127,415 verves cubes, coûtant 6¾ cents la verge.

POINTE-AUX-TREMBLES.

D'un à deux dragueurs ont travaillé pendant environ deux mois, l'automne dernier, à différents endroits.

Quantité draguée, 83,670 verges cubes, coûtant 20$\frac{7}{10}$ la verge.

LONGUEUIL.

La batture que traverse le chenal se compose en partie de gravier et de cailloux, et de tuf et de cailloux.

Deux dragueurs à cuiller, un dragueur à godets et un monte-pierre ont été employés à cet endroit à différents temps, à compter du 1er juillet 1887 jusqu'à la clôture de la navigation.

Pendant cette période, 30,079 verges cubes ont été enlevées au prix de 77 cents la verge.

MONTRÉAL.

A différents intervalles, certaines parties du chenal principal du port ont été draguées.

Quantité draguée, 5,040 verges cubes, coûtant 42 cents la verge.

Il a été dragué en tout, dans le chenal, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888, 1,509,700 verges cubes, contre 1,341,486 verges cubes dans le cours de l'exercice précédent.

Le matériel flottant employé à ces travaux, dans le cours du dernier exercice, consiste en six dragueurs à godets, trois dragueurs à cuiller, trois monte-pierre, huit ou neuf remorqueurs à hélice, cinq barges employées au service du combustible et comme ateliers de forge, dix-huit salopes et quatre chalans.

Sur les six dragueurs à godets, deux sont pour les fouilles en terre et ont des godets de 16 à 27 pieds cubes de capacité, un est pour le roc ou la terre et a des godets de 16 pieds cubes de capacité, un est pour le roc et a des godets contenant 4 pieds cubes de déblais, et les deux autres sont pour le roc avec des godets de 6½ pieds cubes de capacité.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,
Ingénieur en chef.

M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire, etc.

ANNEXE No 7.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DU TERRE-PLEIN ET DES BASSINS PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES, ET DU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS,

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

ANNEXE No 7.

TRAVAUX DU PORT DE QUÉBEC.—RIVIÈRE SAINT-CHARLES.—BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

N° de renv. 91,824.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 10 octobre 1888.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous me faites dans votre lettre du 4 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux du port de Québec, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics,
Ottawa.

OTTAWA, 8 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux de la commission, exécutés sous mon contrôle, à Québec dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888.

BASSIN LOUISE.

La construction du mur en travers entre la levée et l'extrémité nord de la rue Dalhousie a continué de progresser, et la fondation de l'entrée a été posée avec succès.

Dans le cours de l'hiver dernier, les portes ont été construites et sont prêtes à être posées lorsque le temps sera arrivé. Les vannes d'écluses ont été terminées par M. Drolet, et mises en place. Une grande quantité de dragage à une profondeur de 15 pieds à l'eau basse a été faite dans le bassin de l'ouest, et le fond du bassin de la marée a été nettoyé. La construction du mur du sud (ainsi appelé) a été commencée, et une partie, entre la rue Dalhousie et le port, servant de débouché à l'égout, a été terminée ainsi qu'une partie du mur de la rue Dalhousie. Comme les fondations de ce travail ne peuvent se faire qu'à l'eau basse, on a éprouvé beaucoup de difficulté et perdu beaucoup de temps.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Je dois dire que ce bassin est en bon état et qu'il a donné satisfaction aux bâtiments qui s'en sont servis pour être radoubés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier de la commission du port,
Québec.

ANNEXE No 8.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DU SAGUENAY

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

ANNEXE No 8.

GLISSOIRE, ESTACADES, ETC.—DISTRICT DU SAGUENAY.

N° de renvoi, 92,837.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 12 novembre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus le rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur adjoint, sur la glissoire du Saguenay, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBRIL,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

QUÉBEC, 5 novembre 1888.

MONSIEUR,—Dans le cours de l'exercice écoulé, les travaux de reconstruction de la glissoire ont été achevés.

Une jetée a été contruite pour protéger les quais de l'estacade qui se trouvent à sa tête, et on a fait aux estacades, aux barrages et aux caissons d'amarrage, les réparations ordinaires.

Dans le cours de l'exercice 48,510 billots ont passé dans la glissoire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Surintendant.

A M. HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 9.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES — RÉGION DU SAINT-MAURICE,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingenieur en chef

ET

CHAS. LAJOIE, Surintendant.

ANNEXE No 9.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

N° de renvoi 91,534.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 2 octobre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transments ci-inclus un rapport de M. C. Lajoie, ingénieur-surveillant, sur les travaux dont il a la charge sur la rivière Saint-Maurice, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

BUREAU DES TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,
TROIS-RIVIÈRES, 24 juilllet 1888.

H. F. PERLEY, écr.,
Ingénieur en chef,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, mon rapport sur les travaux sous ma surveillance, pour l'année expirée le trente juin dernier.

La quantité de billots faits cette année n'atteindra pas 200,000. La descente du bois n'est pas encore terminée mais se fait assez avantageusement. Le printemps a été très tard, et pour cette raison les billots ne sont pas encore tous entrés dans les estacades.

La débâcle, quoique l'eau se soit tenue très haute pendant bien longtemps, ne nous a pas causé de dommages considérables, mais il a fallu beaucoup de travail et de surveillance, ce qui nous a causé un peu de dépense, ayant toujours sous la main un bon nombre d'hommes prêts pour le besoin.

Le montant autorisé pour les réparations était de........		$11,925 57
Sur lequel il a été dépensé..................................		9,945 78
Laissant une balance non dépensée de......................		$1,979 79
Celui autorisé pour l'entretien était de.......................		$15,000 00
Celui dépensé de...		17,675 71
Laissant un surplus de dépenses..............................		$2,675 71

dont vous verrez la récapitulation dans les deux octrois suivants :—

Montant dépensé pour entretien...............	$17,675 71	
" " " réparations...........	9,945 78	
		$27,621 49
Montant de l'octroi pour entretien...........	$15,000 00	
" " " réparations.......	11,925 57	
		$26,925 57
Laissant un surplus de dépenses de.........................		$695 92

sur les deux octrois autorisés, et cela malgré tous les soins que nous avons pris et l'économie pratiquée.

Je crois devoir vous informer que les changements faits l'année dernière aux estacades du cap Corneille, seront très avantageux. Tous les intéressés sont très satisfaits et considèrent que c'est l'estacade la plus sûre de tout le St. Maurice. Soixante et quinze mille billots y sont entrés en vingt-quatre heures, et c'est à peine si on pouvait s'en appercevoir, toutes les chaînes ressentaient peu cet énorme poids. Pour rendre le changement parfait, huit vieux piliers pourraient être démolis, et en prendre la pierre et le fer pour en construire trois ou quatre autres dans des endroits que l'on ne considère pas suffisamment forts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble serviteur,

CHARLES LAJOIE,
Surintendant.

LES TRAVAUX DE RÉPARATIONS PEUVENT ÊTRE BRIÈVEMENT DÉCRITS, ET COMME SUIT :

ENTRÉE DU ST-MAURICE.

1° Un petit pilier relevé de trois pieds de hauteur et lambrissé en madriers de 3 pouces.

2° Le quai n° 11 relevé d'un pied de hauteur et lambrissé sur 3 pouces.

3° Le quai n° 12, 60 pieds sur 10, relevé d'un pied et lambrissé sur 3 pouces.

4° Le pilier n° 15, relevé de 3 pieds et lambrissé sur quatre faces, et 16 défenses.

5° Ile Caron, un quai de quarante pieds sur 12 démoli et remplacé par deux autres de 16x25x15 de hauteur, lambrissé sur 3 faces.

6° Tête de l'île Caron, une batture enlevée, et un endroit miné rempli par 333 verges de pierre et fascines.

7° Sur divers piliers 30 défenses et 13 poteaux d'amarrage.

8° Estacades du cap Corneille, le poteau d'amarrage à terre.

9° Deux grosses ferrures pour des chaînes d'un pouce et quart.

10° Trois gros piliers démolis depuis l'eau basse.

11° Mille pieds de vieux booms redoublés en madriers de trois pouces.

SHAWENAGAN.

1° Quai pour donner de la force à celui de la glissoire de 35 pieds de long, 18 pieds de fondation, 28 pieds de hauteur.

2° Refaire 2 piliers d'amarrage sur l'île 12x12 pieds carrés, 6 pieds de hauteur.

3° Refaire 2 piliers qui longent les estacades de la glissoire 12x12 carrés 8 pieds de hauteur.

4° Fait 138 pieds garde-fous sur le quai du bout de la glissoire.

5° Une chaloupe de 24 pieds sur 7½ pieds.

6° Une chaussée de 186 pieds, 9 pieds de hauteur.

7° do 50 do do

8° do 60 do do

9° Fait le pilier au haut de la chûte de 25x25 pieds carrés, 18 pieds de hauteur.

10° Poser 100 pieds de bois carré sur la chaussée de la tête de la chûte.

11° Poser 100 pieds de bois de 8 pouces dans le canal de la glissoire.

BAIE DE SHAWENAGAN.

1° Refaire 1029 pieds d'estacade de 3 morceaux en estacade simple, en pin, sur la batture.

2° Faire quelques petites réparations aux piliers nos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, et 13.

3° Refaire la façade du quai de la maison de 150 pieds de longueur, 16 pieds de hauteur et 10 pieds dans ses fondations, venir à rien sur le sommet, mis un remblai de pierre de 3 pieds sur 2½ pieds.

4° Ajouter 5 toises de pierre dans différentes parties du quai fait l'année dernière.

5° Refaire et élargir les trottoirs sur une largeur de 170 pieds.

6° Redoubler 1460 pieds d'estacade de cinq pieds largeur en madriers de 3 pouces en épinette.

7° Une petite maison de 14 x 10 pour la garde des estacades à la porte dans le bas de l'estacade de retention.

GRAND'MÈRE.

1° Couvrir une estacade de 200 pieds de longueur sur 3 pieds avec madriers de 3 pouces.

GRANDES PILES.

1° Réparer 5 piliers, nos 4, 5, 6, 7, 8 et 9.
2° Transbordement de la maison de la station sur le coteau.
3° Réparations faites à la maison.
4° Un hangar de 36 pieds sur 20 pieds.

ANNEXE No 10.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES — RÉGION DE L'OTTAWA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

GEO. P. BROPHY, Ingénieur-Surveillant.

ANNEXE No 10.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA.

Nº de renvoi, 91536.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 2 octobre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surintendant des travaux, sous sa direction, sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY.
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 27 juillet 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux dont j'ai le contrôle sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Peu après les hautes eaux du printemps, l'Ottawa et ses tributaires tombèrent à un niveau d'été, après quoi une longue période de sécheresse commença, ce qui eut pour effet d'assécher complètement, nombre de petits criques et de diminuer le volume de l'eau dans l'Ottawa et ses affluents à un niveau dont les plus anciens n'ont jamais été témoin et sans exemple dans l'histoire des opérations du bois en radeau de cette région.

La chose étant ainsi, la descente tardive des billots et du bois carré fut abandonnée pour cette année.

On a éprouvé de grandes difficultés à protéger, sur bon nombre de petites rivières, les travaux contre les incendies de forêts qui prirent des proportions alarmantes; et sur la Madawaska les parties exposées de certaines digues furent endommagées. A la clôture de la navigation les fondations des travaux, qui, dans le plus grand nombre d'endroits, étaient à sec, et par conséquent faciles d'accès, furent examinées avec soin et réparées.

Les travaux de réparations et de reconstructions ont été exécutés comme suit pendant la vacance :

SUR L'OTTAWA.

Carillon.

Les tabliers de la glissoire des deux extrémités furent examinés et modifiés de manière à les adapter aux inclinaisons variantes de l'eau et à les maintenir en place en mettant des contres-écrous sur les véreins.

Hull ou Glissoire nord de la Chaudière.

Le fond et les côtés des piliers ont été réparés et on a renforcé la charpente des estacades; on a réparé la charpente et la rampe du pont, et on a tenu en bon état les approches.

Chaussée.

La chaussée entre le pont de Hull et le pont suspendu a été nettoyée et nivelée, et on y a mis des lits de graviers et de pierre, les rampes du parapet et les trottoirs ont été réparés.

Pont suspendu.

Les approches de ce pont ont été réparées et macadamisées. Les câbles et les attaches ont été nettoyés et peinturés; la maison du gardien et les dépendances ont subi des réparations.

Station du sud de la Chaudière.

Les glissoires, les piliers et les estacades de cet endroit ont été réparés en remplaçant par du bois neuf les pièces et les planches qui étaient usés ou pourris; les empellements et les plates-formes ont été planchéiés à neuf; le magasin a été agrandi et subdivisé; les clôtures ont été solidifiées et la maison du gardien des estacades a été recouverte à neuf et réparée. Les tiges et les armatures des ponts sur la glissoire et les chenaux hydrauliques ont été ajustés et le plancher du tablier a été renouvelé en bois dur pour la plus grande partie.

Ponts Dufferin, des Sapeurs et de la Rue Maria.

Le plancher des tabliers des ponts jetés sur le canal Rideau, dans cette ville, a été réparé et certaines parties défectueuses des ouvrages en pierre et en fer ont été remises en bon état.

Station des Chats.

A cet endroit les piliers latéraux de l'entrée du canal en amont de la glissoire ont été minés et défoncés à la courbe par le frottement des billots et du bois carré qui passe. Il devint nécessaire de doubler la façade de ces piliers et d'en renouveler et renforcer certaines parties; et aussi de renouveler et de réparer, à certains endroits, le plancher du fonds et les pièces de bois de la fondation ainsi que reconstruire un empellement qui avait été détruit par la coque d'un bateau qui avait passé dans la glissoire.

Station du Portage du Fort.

A cet endroit l'estacade de direction et ses appuis, à l'entrée de la glissoire, ont été réparés et renforcés ainsi que le plancher du tablier.

Station de Rocher Capitaine.

Les piliers latéraux de la glissoire ont été réparés et la fondation a été renforcée et nivelée. Dans le chenal, en amont de l'entrée de la glissoire, on a enlevé des roches qui faisaient saillies et qui gênaient le passage du bois.

TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

La Gatineau.

Les canaux et les chenaux par lesquels passent les billots pour se rendre aux étangs de refuge et aux stations où se fait la mise en radeaux, ont été nettoyés des débris, et les ponts flottants aux portiers ont été agrandis et améliorés, et par suite du mouvement du sâble s'arrêtant dans l'espace réservé aux estacades, on a dû se procurer des ancres pour amarrer certaines parties des estacades dans une nouvelle position. La glace ayant endommagé la charpente et le remblai des principaux piliers d'appui, ceux-ci dûrent être réparés; et aux endroits où le courant avait enlevé le sable et en partie miné les fondations des piliers, il a fallu faire usage de contreforts et de remblais comme appuis.

La Madawaska.

Les inondations du printemps de 1887 ont causé un nombre assez considérable d'avaries aux améliorations de la rivière qui consistent en digues, piliers, estacades et glissoires, aux biefs supérieurs de cette rivière, entre les rapides de la Chaîne et Springtown; et ces améliorations ont été réparées à l'époque de l'eau basse.

Il a fallu faire de grandes réparations aux estacades de Springtown, aux barrages des Rapides Plats, à la glissoire d'Arnprior et aux glissoires de retenue et aux piliers d'appui à l'embouchure de la rivière, vu que ces travaux avaient été endommagés par les hautes eaux et la glace flottante, et à certains endroits et à certaines stations supérieures, par l'incendie.

La Coulonge.

Les réparations ordinaires nécessitées par les opérations de l'été ont été exécutées dans le cours de l'automne et de l'hiver aux stations inférieures ; et à Ragged Chute, en amont de la rivière, une digue, dont la charpente et le lambrissage étaient très avariés et déchirés, a été mise en bon état de réparation pour les opérations de 1888.

La Noire.

La glissoire et le pilier de protection à High Falls, sur cette rivière, ont été renforcés et réparés et les attaches et les chaînes des estacades ont aussi subi des réparations. L'inclinaison de cette glissoire étant si raide, c'est avec beaucoup de difficulté que, pendant les inondations du printemps, on peut diriger les billots à la tête des portières de manière que les côtés et le fond ne puissent pas être endommagés par la descente du bois. Le barrage principal a été aussi reconstruit.

La Petewawa.

La série de barrage de piliers entre le lac à la Truite et le lac des Cèdres, au bief supérieur de la rivière, ont été considérablement avariés par les eaux du printemps et par la glace, plus particulièrement en 1887, et comme ces travaux existent depuis plus de vingt ans et qu'ils s'étendent sur une distance d'environ vingt-cinq milles dans la rivière, et qu'ils se suivent d'une manière rapprochée, leur entretien entraîne des dépenses considérables. Les longues glissoires au lac Traverse, en amont de ce lac, ont aussi été réparées, et à la chûte Croche, en aval de la rivière, on a dû renforcer la glissoire et les estacades. Au bief inférieur, les glissoires et les barrages, à Bois Dur, et aux première, seconde et au troisième chûtes ont été mis à l'épreuve et réparés, et l'estacade de retenue et les piliers, à l'embouchure de la rivière ont été renforcés.

Rivière du Moine.

En sus de certaines réparations de peu d'importance, faites à la glissoire des Grandes Chutes, le barrage qui avait été en partie démoli par les hautes eaux a été réparé en renouvelant le bois où le besoin s'en faisait sentir.

RECONSTRUCTION.

Les travaux qui entrent sous ce titre ont embrassé la reconstruction des barages de piliers et d'estacades sur la Coulonge et la Noire, travaux que la glace et l'inondation du printemps avaient détruits et la réparation des stations de Calumet et de la Montagne sur la rivière Ottawa, dommage qu'avait causé la glace et l'action des hautes eaux en déplaçant les piliers latéraux des glissoires.

CONSTRUCTION.

Les nouveaux travaux qui ont été exécutés furent ceux en rapport aux nouvelles estacades et aux nouveaux piliers à ancrage qui furent posés près de la tête du lac Calabogie, prolongement de la Madawaska, afin de donner plus de facilité aux propriétaires des billots destinés aux scieries de la localité, de les séparer de l'autre bois descendant la rivière.

Comme on l'a déjà dit, les eaux de l'Ottawa et de ses tributaires ont été extraordinairement basses pendant l'automne de 1887 et elles ont été relativement ainsi pendant tout l'hiver dernier, mais comme il est tombé une quantité énorme de neige, et comme la glace des lacs et des affluents de l'Ottawa au nord de Témiscamingue et de Kipawa on atteint une épaisseur considérable, " les eaux du nord," ainsi qu'on les appelle, sont venues avec une abondance considérable après que les grosses eaux et

les inondations des tributaires plus au sud eussent disparu ; et comme le printemps est arrivé plus tard que d'habitude dans ces régions reculées, la mise en radeau et le flottage du bois se sont faits dans des circonstances plus favorables, à ce point qu'à l'expiration de la période à laquelle s'étend ce rapport, on peut dire que la plus grande partie des billots etc., est arrivée saine et sauve à sa destination; et je suis heureux de pouvoir dire que les dommages qu'ont subi les travaux sous mon contrôle n'ont pas dépassé la moyenne.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages de glissoires en cette ville, indique le nombre des morceaux de bois et de billots qui ont passé dans ces ouvrages, et le revenu provenant de ces droits de péages pendant l'exercice.

	Pièces.
Pin blanc	20,482
Pin rouge	12,927
Bois d'estacade et de construction	35,144
Cèdre	14,493
Bois rond	3,372
Epinette rouge	1,271
Epinette blanche	651
Chêne	13
Frêne	21
Orme	5
Tilleul	6
Traverses	18
23,517 Traverses de chemin de fer, égales à 2,940 pièces de bois carré	2,940
Billots	3,102,789

Les droits se sont élevés à $61,588.79.

Vous soumettant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

M. H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef des travaux publics.

ANNEXE No 11.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES--REGION DE NEWCASTLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

R. B. ROGERS, Ingénieur-Surveillant.

ANNEXE No 11.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE NEW-CASTLE.

N° de renvoi, 91,547.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 2 octobre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. R. B. Rogers, ingénieur surveillant des travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, sur les travaux exécutés sous son contrôle pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des Travaux Publics.

CANAL DE LA TRENT, BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 1er sept. 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux sous mon contrôle pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Le niveau de l'eau, dans cette région à compter du 1er juillet s'est maintenu à une hauteur ordinaire. Les eaux du printemps ont passé sans faire de dommage appréciable. La navigation s'est fermée le 25 novembre et s'est ouverte de nouveau le 26 avril.

Voici les réparations qui ont été exécutées aux différentes stations.

CHUTE FÉNÉLON.

La glissoire a été munie d'un nouveau pilier d'arrêt.

RIVIÈRE SCUGOG.

Une lumière a été maintenue dans le phare, à l'embouchure de la rivière, et a rendu de grands services à la navigation. Les débris ont été enlevés du chenal.

BUCKHORN.

Un pilier a été construit pour appuyer l'estacade qui conduit à la glissoire. La partie inférieure du tableau a été réparée.

LAC KATCHEWANOE.

L'estacade qui sépare le chenal de la navigation du chenal du flottage du bois a été brisée par la glace. Les réparations ont été faites. Cette estacade a été d'un grand avantage aux marchands de bois ainsi qu'aux propriétaires de bateaux à vapeur.

PETERBORO.

Le tablier ainsi que les solives de la grande écluse ont été enlevés par la glace. Ces dommages ont été réparés à temps. Le pilier de l'est du lac et dont la partie supérieure avait été enlevée par la glace, a été réparé.

RIVIÈRE OTONABEE.

On a fait un bon travail en enlevant les cailloux des battures de Yankee Bonnet et de l'île Robinson ; ces travaux ont donné un bon chenal. On ne s'est pas occupé d'enlever la sciure de bois dans les chenaux, soit à l'embouchure de la rivière ou à Peterboro, travaille pour lequel il y avait un crédit d'accordé pour les deux endroits, vu que les marchands de bois persistent à déposer de la sciure dans la rivière. Comme je l'ai déjà dit dans des rapports antérieurs, la rivière se remplit rapidement de sciure de bois et même à certains endroits les chenaux en sont bouchés.

Trois piliers ont été construits à l'embouchure de la rivière dans le but d'y amarrer une estacade. Cette estacade est destinée à maintenir le passage libre à la navigation lorsque le bois passe.

HASTINGS.

Le plancher du tablier de la glissoire et le pilier du bas qui constitue un des murs d'appui de la glissoire, ont été réparés.

RIVIÈRE TRENT.

On a travaillé à enlever les cailloux des battures qui se trouvent à environ deux milles en aval de Hastings.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

A M. H. F. PERLEY,
Ingénieur en chef, département des travaux publics.

ANNEXE No 12.

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU

CANADA.

ANNEXE No 12.

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, appointements et salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades.

Nom.	Position.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements ou salaire.	Observations.
				$ cts.	
District du Saguenay.					
Arthur Boulanger	Contrôleur	Saguenay	19 mai 1881	475 00 par année	
Calixte Fortin	Aide-contrôleur	do	13 do 1881	30 00 par mois	
District du Saint-Maurice.					
Charles Lajoie	Contrôleur	Trois-Rivières	7 oct. 1878	1,200 00 par année	
J. B. Normand	Aide-contrôleur	Emb. du St-Maurice	12 avril 1858	3 00 par jour	
N. Dagneau	Payeur	Trois-Rivières	1er août 1886	50 00 par mois	
Cyrac Lymburner	Contremaître	Emb. du St-Maurice	25 avril 1881	565 00 par année	
Jos. Pagé	Gardien d'estacade	Cap aux Corneilles	10 déc. 1879	452 50 do	
Arthur Rousseau	Aide-gard. de gliss.	Shawenegan	12 avril 1858	3 00 par jour	
Louis St. Onge	do	do	24 juillet 1885	365 00 par année	
Charles Langlois	Contremaître	do	13 janv. 1880	444 00 do	
Théophile Larue	Gardien d'estacade	Grand-Mère	15 mars 1872	2 00 par jour	
Frs. Lacroix	Aide-gard. d'estacade	do	1er avril 1866	468 00 par année	
Arthur Bellerin	Gasdien d'estacade	Les Grès	5 août 1885	365 00 do	
District de Richelieu.					
Azarie Bienvenue	Gardien d'estacade	Station de Belœil	1er juin 1882	100 00 par année	
District d'Ottawa.					
G. P. Brophy	Contrôleur	Ottawa	6 juillet 1873	2,500 00 par année	
D. Scott	Comptable	do	1er oct. 1854	1,500 00 do	
J. H. Scott	Mesureur et dessinateur	do	1er nov. 1882	2 50 par jour	

ANNEXE N° 12.—ETAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements ou salaires.	Observations.
District d'Ottawa—Fin.				$ cts.	
W. Kane	Messager	Ottawa	1er août 1867	1 25 par jour	
Moses Aubrey	Contre-maître charp.	do		800 00 par année	Employé aux travaux depuis 20 ou 25 ans.
Pierre St. Pierre	Aide-gard. de gliss.	Carillon	21 avril 1885	1 25 par jour	Activement employé environ 7 mois.
D. Noonan	Gardien d'estacade	Gatineau	21 mars 1878	500 00 par année	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
W. J. McDonald	Aide-gard. de gliss.	Chaudière	25 avril 1876	635 00 do	
J. Soulière	do	do	1858	2 00 par jour	Payé pendant la saison de navig. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
J. McDonell	Aide-gard. de gliss.	Hull	1er mars 1877	1 25 do	Employé environ 6 mois.
D. McFarlane	Gardien de glissoire.	Chats	27 do 1860	480 00 par année	Employé environ 6 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	do	Arnprior	12 juillet 1882	2 50 par jour	
Jos. McCrea	Gardien d'estacade	Springtown	15 mai 1880	200 00 par année	Employé environ 3 mois durant la saison de navigation.
Patrick Barry	Faisant fonct d'aide-gardien des gliss.	High Falls, Madawaska	10 mars 1888	300 00 do	Employé 4 ou 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	Aide-gard. des gliss.	Portage du Fort	7 sept. 1881	456 25 do	Employé environ 4 mois.
J. G. Poupore	Gardien de glissoire.	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00 do	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
James S. Rowan	do	Pétéwawa (en bas)	18 mars 1887	300 00 do	Activement employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparat. en hiver.
Wm. Thompson	do	Montagne	10 oct. 1879	1 25 par jour	Activement employé environ 6 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
D. Carmichael	do	Calumet	— août 1848	40 00 par mois	Activement employé environ 6 ou 7 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
A. Proudfoot	do	Coulonge	1er avril 1865	1 60 par jour	Activement employé 4 mois. Surveille les réparations en hiver.
Hugh Corley	do	Pétéwawa (en haut	1870	2 00 do	Employé 3 ou 4 mois chaque saison.

[1888]

A. McDougall	do	Joachim	6 nov.	1871	300 00 par année	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
Jos. Dufault	Gardien d'estacade.	Dumoine	24 avril	1882	1 50 par jour	Employé durant la saison du flottage.
Hugh Grant	Aide-gard. de gliss.	do	12 do	1872	300 00 par année	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. McEwen	Gardien de glissoire	Rocher Capitaine.	1er mai	1874	480 00 do	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. H. Johnson	Aide-gard. de gliss.	Chenaux		1865	2 50 par jour	Payé pendant la saison de navigat. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
G. J. Johnson	do	do		1872	1 75 do	Payé pendant la saison de navigat. seulem., environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
District de Newcastle.						
R. B. Rogers	Contrôleur	Peterboro'	1er juil.	1884	600 00 par année.	Reçoit aussi $600 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux	Commis, b. du contr	do	do	1882	300 00 do	Reçoit aussi $300 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Robert Armstrong	Gardien de glissoire	Chisholm's Rapids	1er avril	1883	200 00 do	
John Ingram	do	Fenelon Falls	do	1883	200 00 do	
H. Deacon	do	Heely's Falls	do	1878	200 00 do	
W. H. Hall	do	Buckhorn	1er mai	1879	100 00 do	Reçoit aussi $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.

Travaux du Saguenay.—Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signalistes, à 70 centins par jour chacun, pendant le passage des billots dans les glissoires, lequel dure un mois ou deux.

Travaux du Saint-Maurice.—Tous les ans, pendant la saison du flottage, ceux qui sont préposés aux diverses stations emploient de 25 à 30 hommes au flottage pendant 3 ou 4 mois, à raison de 80 centins ou $1.10 par jour d'ouvrage, y compris 40 à 50 centins par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et aux gardiens d'estacades; aussi, 1 commis et 1 contremaître à $1 par jour, 2 gardiens de nuit et 1 garde-barrière.

Travaux de la rivière des Outaouais.—Indépendamment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, 1 contremaître de glissoire à $1 50 et 1 aide-contremaître à $1.25 par jour; aussi, de 25 à 30 journaliers à raison de $1 à $1.40 par jour d'ouvrage.

R. STECKEL.

ANNEXE No 13.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

F. N. GISBORNE, CONTROLEUR.

ANNEXE No 13.

RAPPORT SUR LES TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT.

N°. de renv. 91,794.

OTTAWA, 30 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le service des télégraphes pendant les douze mois expirés le 30 juin 1888, accompagné des états tabulaires ordinaires concernant les lignes, le personnel, etc., établis dans les différents districts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,
Contrôleur.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.—1887-88.

TERRENEUVE.

La ligne entre Cap-Ray et Port-au-Basque a été entretenue et exploitée, comme aux années précédentes, sous l'empire d'une convention faite avec la compagnie de télégraphe Anglo-américaine à raison de $250.

PROVINCES MARITIMES.

Les différents systèmes télégraphiques des provinces maritimes ont été exploités d'une manière satisfaisante sous l'empire des mêmes arrangements qu'aux années précédentes. Les poteaux de la ligne de Meat Cove ont été en partie renouvelés pendant l'automne de 1887, sous la direction du contrôleur de district, M. R. P. Church, Saint-Jean, N.-B., et le steamer *Newfield* a été occupé au mois d'octobre, à poser deux courtes sections de gros câble dans les chenaux de Sainte-Anne et d'Ingonish, dans le but de faciliter l'entretien de la ligne dans ces parages.

A l'aide d'un nouveau crédit accordé à cette ligne, les poteaux de ce qui reste seront renouvelés dans le cours de cet été.

Le revenu et les dépenses des lignes des provinces maritimes sont comme suit :

—	Revenus.		Dépenses.	
	1886-87	1887-88	1886-87	1887-88
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ligne d'Escuminac	132 78	109 41	424 16	417 04
Ligne de l'Anse à la Viande (*Meat Cove*)	3,282 27	973 06	1,828 65	2,068 64
Ligne de la Pointe-Basse	....	....	50 00	50 00
Ligne du Cap de Sable	113 86	82 98	291 81	289 06
Lignes de la Baie de Fundy	635 73	716 33	1,114 77	1,097 74
Ligne de Cheticamp	68 27	200 62	193 06	686 98

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Les seules interruptions qu'a subies le système télégraphique du fleuve et des districts du Saint-Laurent sont celles de la ligne des îles de la Madeleine.

Le câble entre la Grosse-Ile et le Rocher-aux-Oiseaux a été rompu le 24 avril, et le câble entre Meat Cove, C. B., et Coffin Island c'est rompu le 14 juin, La période d'interruption s'est quelque peu prolongée par suite du fait que le steamer *Newfield* n'était pas prêt à faire les réparations.

Toutefois le navire fut prêt à la fin de juillet, et la communication fut rétablie entre Meat Core et les îles de la Madeleine le 13 courant, (août 1888), et avec le Rocher-aux-Oiseaux une semaine plus tard.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, la ligne entre Godbout et la rivière Moisie a été, au commencement de l'hiver, déblayée d'un bout à l'autre d'arbres qui étaient tombés et qui s'étaient accumulés peu à peu depuis que la ligne avait été construite, et rendait la route presqu'impraticable pour les réparations. On fit un bon sentier, et les travaux de réparations de la ligne, lorsque requis, furent en conséquence exécutés avec plus de rapidité. On a fait l'acquisition du matériel nécessaire pour prolonger la ligne au delà de la rivière au Bouleau, mais comme la saison était très avancée avant qu'on pût terminer les arrangements, on a décidé de renvoyer l'exécution des travaux à cet été.

Le câble de la quarantaine de la Grosse Ile a été, comme aux années précédentes, enlevé au mois de novembre ; et on décida, au lieu de le reposer au printemps, d'établir un raccordement entre l'île d'Orléans et la Grosse Ile au moyen d'une ligne terrestre sur l'île aux Reaux et de deux câbles courts. Des arrangements furent en conséquence conclus avec M. Narcisse Roberge, propriétaire, pour la construction d'une ligne terrestre et d'un bureau de télégraphe sur l'île aux Reaux, et les communications avec la Grosse Ile furent rétablies le 20 juin. Dans le but d'établir un raccordement permanent avec la station de quarantaine, les extrémités riveraines de ces petits câbles ont été cimentées dans les chenaux à l'étiage, et on espère pouvoir se soustraire à la nécessité d'enlever et de reposer ces câbles à chaque saison, grâce à ce moyen.

Le revenu et les dépenses des différentes lignes du fleuve et du golfe Saint Laurent ont été comme suit :

—	Revenu.		Dépenses.	
	1886-87	1887-88	1886-87	1887-88
	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Lignes d'Anticosti	533 64	471 02	1,680 49	1,739 75
Lignes des Iles de la Madeleine	394 78	503 01	1,810 72	2,416 74
Lignes de la Côte du Nord et de Chicoutimi	2,230 92	2,354 60	6,800 00	6,120 42
Ligne de la Quarantaine	177 96	213 08	519 06	551 61

ONTARIO.

La ligne terrestre et le câble qui relient l'île Amherst, par téléphone avec le bureau de télégraphe à Bath n'a pas subi d'interruption pendant l'exercice.

Le revenu s'est élevé à $81.58, et les dépenses à $76.48.

Le 19 septembre 1887 une ligne de 56 milles de longueur a été terminée et mise en opération entre Colpoys Bay, près Wiarton et Tobermory, Ontario. par la *Great North Western Telegraph Company* pour une prime de $5,600 sous l'empire d'une convention pourvoyant à son entretien à perpétuité.

Le revenu de cette ligne revient à la compagnie.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le changement des poteaux des lignes entre Battleford et Humboldt, s'est commencé pendant l'été de 1886-87, et, ainsi que je l'ai dit dans mon dernier rapport annuel, les travaux se sont faits à la journée et ont été terminés le 17 octobre 1887, et le posage de nouveaux poteaux sur une partie de la ligne de Qu'Appelle et Humboldt a été exécutée par contrat, par M. Carson, le 11 octobre 1887.

Un nouveau crédit ayant été accordé pour des fins de construction dans le cours de cet été, la section de Qu'Appelle et Humboldt est à se terminer, et on est à renouveler d'un bout à l'autre, les poteaux de la ligne entre la traverse de Clark et Prince-Albert ; les contrats et les arrangements pour l'exécution des travaux sont comme suit :

Section de Qu'Appelle et Humboldt :

A. C. Vaughan, exécution du contrat d'avril 1887, 2,103 poteaux de cèdre à $1.45.......		$3,088 50
Thompson et Nelson, distribution de poteaux...	$358 77	
R. Johnson do ...	371 76	
G. Goldie do ...	139 00	
H. McIntosh do ...	328 35	
	———	$1,197 88
E. Gundry, érection des poteaux, contrat limité à..		800 00

Les poteaux ont été distribués, et M. Gundry est à exécuter les travaux jusqu'à ce qu'ils soient terminés.

Ligne de Prince-Albert.

B. Boyer, contrat, mai 1888, fourniture et distribution, 2,492 poteaux d'épinette à $1.25; 2 mats à $30—$3,175.

L'érection des poteaux se fait à la journée, sous la surveillance du contrôleur de district.

On s'est aussi procuré 50 poteaux pour la ligne de la Montagne de Bois pour remplacer ceux endommagés par la foudre.

Voici l'état du revenu et des dépenses des lignes du Nord-Ouest :—

—	Revenu.		Dépenses.	
	1886-87.	1887-88.	1886-87.	1887-88.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lignes du Nord-Ouest	8,841 69	6,688 22	16,693 57	23,264 93

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

L'embranchement de Ladner's Landing, long de 18 milles, a été loué, le 28 octobre 1887, à MM. J. A. Laidlaw et James Wilson, s'obligeant de maintenir la ligne permanemment sans frais pour le gouvernement.

La ligne d'Ashcroft-Barkerville, longue de 276½ milles est exploitée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour le gouvernement en vertu d'une convention faite l'année précédente.

RÉCAPITULATION.

(Non compris les lignes des Territoires du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.)

—	Dépenses.	Recettes.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	
Golfe St. Laurent et provinces maritimes :—			Les signaux et les dépêches météorologiques sont transmises gratis.
Ile d'Anticosti	1,739 75	471 02	
Ile de la Madeleine (y compris la ligne de Meat Cove)	4,485 38	1,481 10	
Cheticamp—Mabou	686 98	200 62	
Cap Sable—Barrington	289 06	82 98	
Chatham—Escuminac	417 04	109 41	
Quarantaine de la Grosse Ile	551 61	213 08	
Baie de Fundy	1,097 74	716 33	
Côte nord, Saint-Laurent	6,120 42	2,354 60	
Subvention, papeterie, matériel pour réparations et dépenses imprévues, imputables au crédit spécial pour le service du golfe	7,148 98		
	22,536 96	5,629 14	
Ontario—Ligne de Bath et de l'île d'Amherst	76 48	81 58	
Total	22,613 44	5,710 72	
Les chiffres de 1886-87 étaient	19,753 01	7,647 13	

NOTE.—Le revenu dont on parle ici pour chaque année représente la recette nette de douze mois écoulés du mois de juillet au mois de juin inclusivement. Dans les états de département et autre, les charges du revenu du service télégraphique ne comprennent que les sommes perçues jusqu'à l'expiration de l'exercice. On comprendra facilement pourquoi les différentes sommes ne s'accordent pas exactement.

F. N. GISBORNE,

Contrôleur du service télégraphique de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointments annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Miles.		$ cts.		
1	Port-au-Basque	0	....	50 00 ou commis.	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare du Cape Ray	14	....	50 00 do ...	....	
	Totaux	14		100 00		

Coût de la ligne aérienne, $1,763.36 ; intérêt à 5 pour 100, soit .... $ 90 00
Frais d'entretien et réparations annuels 160 00

Total .... $ 250 00 à porter au budget de 1888-89.

N.B.—Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde, à Port-au-Basque, avec la ligne aérienne et le câble de la Compagnie de télégraphe Anglo-américain.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE INTÉRIEUR D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiare.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la commission.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	*Baie-du-Renard	0	H. Strange	50 00 ou commis.	1er nov. 1887	N.-B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do ...	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	W. Carter	50 00 do ...	27 do 1881	
4	*Shallop-Creek	17½	B. Bradley	50 00 do ...	7 do 1881	
5	Lac Salé	52½	F. Denault	360 00 do ...	19 oct. 1881	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest.	15	Miss G. Pope	200 00 do ...	18 oct. 1880	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882.
			E. Pope	100 00 do ...	1er août 1882	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter	7	....	50 00 do ...	....	
8	Rivière à la Loutre	17½	....	50 00 do ...	....	
9	*Rivière Becscie.	22	M. Duguay	50 00 do ...	1er oct. 1886	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	....	50 00 do ..	....	Note.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de $50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une *, depuis le mois de septembre 1887.
11	Phare de la Pointe-Ouest	14	A. Malouin	50 00 do ...	1er août 1881	
12	*Baie des Anglais.	3	F. Cabot	50 00 do ...	1er juill. 1882	
	Total	214		1160 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

GASPÉ.

Numéro.	Stations.	Distances intermé-diaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	L'Anse-à-Fougère			50 00 ou commis.		N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Basin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00	16 oct. 1881	
		28		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DU REVENU ANNUELS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations	$3,000 00	
Câbles—Réparations	1,000 00	
Total	$4,000 00	A porter au budget de 1888-89.
Moins—Revenu probable	500 00	
Balance, déficit	$3,500 00	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou com'n.	1er oct. 1882	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm Cormier	50 00 ou com'n.	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1881	Plus $30 par année pour loyer. Réparat général
4	Phare de do	1	T O'Brien	50 00 ou com'n.	do 1881	Boucle de 2 milles.
5	Cap-aux-Meules	....	W. Leslie	50 00 ou com'n.	9 août 1883	
6	Havre-aux-Maisons	8	....	50 00	....	L'agence du Havre-aux-Maisons a été fermée depuis le mois de juillet 1887, on est à prendre des arrangements pour ouvrir de nouveau le bureau aussitôt que la chose sera possible.
7	Ile-aux-Loups	28½	....	100 00	....	Le bureau de l'Ile-aux-Loups a été fermé au mois de mai 1888.
8	Grosse-Ile	11	A. LeBourdais, sous-sur..	500 00	17 août 1880	Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
9	Rocher-aux-Oiseaux	Câble	T. Turbide	50 00 ou com'n.	20 do 1881	
10	Grande-Entrée	11	Mlle McPhail	50 00	18 fév. 1882	
	Totaux	83½		1,350 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.		Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.			
1	Meat Cove (station du Câble)	0	A. B McDonald	420 00		7 nov. 1880	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Baie d'Achepé	10½	R. G. Zwicker	50 00	or com'n.	1er août 1882	
3	Havre deNeil. { mi-chemin / boucle	15 / 1¾	M. McLeod	50 00	do	1er avril 1887	
4	Baie d'Iganiche-Nord	9	J. M. Burke.	360 00		1er do 1882	Réparateur général.
5	Havre d'Iganiche	10½		50 00	do		
6	Indian-Brook	23	D McLennan	50 00	do	1er avril 1883	
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19	Mlle C. Morrison	50 00	do	1er do 1884	N.B.—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Compagnie du télégraphe *Western Union*, mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
8	Baddeck (boucle)	13	Mlle Dunlop	50 00	do	1er janv. 1882	
9	Englishtown	6	Mlle Bingham	50 00	do	19 juillet 1882	
10	Anse de Kelly (Campb'ton-N)	2	Mlle M. C. Campbell	50 00	do	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or	6		50 00	do		
12	Sydney-Nord	12½					
	Totaux	128¼		1,230 00			

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN DU RÉSEAU DES ILES DE LA MADELEINE.

Lignes locales.	Appointements et réparations	$1,100 00	
Câble.	Réparations, disons	1,000 00	
	Total	$5,100 00	A porter au budget, 1888-89.
	Moins, revenu probable	1,400 00	
	Balance déficit	$3,700 00	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLLE-ECOSSE.

SECTION DU CAP-DE-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermé-diaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Barrington..	0	Agent de la W.U. Tel Co	50 00 ou commis.	18 déc. 1883	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Newelltown (y compris $1\frac{1}{2}$ mille de câble)...	11	Mlle S. J. Newell...........	50 00 do ...	22 do 1883	
3	Phare de l'île du Cap-Sable, (y comp. $\frac{1}{4}$ de mil. de câble).	$6\frac{3}{4}$	I. K. Doane.........	50 00 do ...	18 do 1883	
	Totaux..........	$17\frac{3}{4}$		150 00		

Frais d'entretien et réparations annuels :—

A porter au budget de 1888-89..	$300 00
Estimation du revenu de do	150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Lingan	0		50 00 ou commis.		N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peters	50 00 do	1er août 1881	
	Totaux	5		100 00		

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit:—
Lignes aériennes—Appointements et réparations .... $150 00 à porter dans le budget de 1883-89.

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU—CHETICAMP, C.-B.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Mabou	0	Mlle M. Finn	50 00 ou commis.	1 avril 1887	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif de la ligne du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Broad-Cove	20	J. J. Campbell	do	1 sept. 1887	
3	Margaree-Harbor	17	Mme M. A. McLellan	do	1 avril 1887	
4	Cheticamp	16	Mme M. Fiset	do	do	
	Total	53				

Frais d'entretien annuels, évalués à .... $650 00 à porter dans le budget de 1888-89.
Estimation du revenu 150 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM A ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiares.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.	1885.	
1	Chatham ...	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.	185 00	...	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook ...	5½	...	50 00 ou commis.	...	La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. En conséquence de la démission de l'agent, le bureau de Black-Brook a été fermé depuis fév. 1887.
3	Baie-du-Vin ...	15	Melle M. Williston ...	50 00 do ...	1er mars ...	
4	Escuminac ...	9½	Mme A. Lewis ...	50 00 do ...	1er septembre.	
5	Phare de la Pointe Escuminac	12	H. W. Phillips, jeune..	50 00 do ...	1er février...	
	Total ...	42		385 00		

Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués à ... $800 00, à porter dans le budget de 1888-89.

Estimation du revenu ... 150 00

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TELEGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's-Cove	3	Mme C.C. Seely (sous-sur.	420 00	18 nov. 1880	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
			Mlle T. E. Milligan	50 00	1er août 1887	
2	Woodward's-Cove	6	E. Cameron	50 00 ou commis.	1er avril 1885	
3	Grand-Harbour	2	F. A. Newton	50 00 do	1er avril 1887	
4	Seal-Cove	4½	O. McLaughlin	50 00 do	1er jan. 1883	
5	Phare de Southern-Head	5½	Wood McLaughlin	50 00 do	18 do 1881	
			D. McKay, réparateur	60 00	1er mai 1881	
	Totaux	21		730 00		

SECTION DE CAMPO-BELLO.

	Liberty Cove Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Welchpool	7½	G. M Mabee	100 00	ou com'n...	1er déc 1881.
2	Eastport, Maine, E U. A	½	J. Cushing	100 00		26 do 1881.
	Totaux	8		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS ANNUELS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations	$1,600 00	
Câble—Réparations, disons	1,000 00	
Total	$2,600 00	A porter dans le budget de 1888-89.
Moins, revenu probable	700 00	
Balance, déficit	$1,900 00	

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin	$ 50 ou comm'n*	Antér. au 1er avril 1885.	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 do	do	
3	La Cruche	37	....	50 do	do	
			A. Gauthier (réparateur)	420	15 mai 1887	
4	Saint-Alexis	31½	G. Lavoie	50 ou comm'n*	avril 1885	
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 do	do	
6	Chicoutimi	11½	T. Boily	50 do	28 avril 1886	
	Total	92		720		

ENTRETIEN.

Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.

SECTION DE LA RIVE NORD.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Malbaie	0	Mme F. Vincent	$ 50 ou comm'n*	Antér. au 1er avril 1885.	
2	Cap à L'aigle	4	N. Duchesne	50 do	1er juin 1888	
3	Saint-Fidèle	6	E. W. Tremblay	50 do	Antér. au 1er avril 1885	
4	Saint-Siméon	11	D. Godin	50 do	1er déc. 1887	
5	Baie-des-Rochers	12	J. Tremblay	50 do	Juin 1887	
6	Riv.-aux-Canards } boucle	17	G. Savard	50 do	Nov. 1886	
7	Saint-Etienne } boucle		M. McLaren (réparateur)	420	1er déc. 1887	
			G. Pouillianne	*50 ou comm'n	Nov. 1886	
8	Tadousac (1¼ mille de câble)	13	D. Lapointe	50 do	Antér. au 1er avril 1885.	
9	Bergeronnes	15	M. Savard	50 do	do	
10	Escoumains	12	J. H. Topping	50 do	do	
11	Mille-Vaches	16	J. A. Puize	50 do	do	
12	Moulins de Portneuf	11½	R. Pincombe	50 do	Mai 1887	

13	Ph. de Portneuf (boucle 3 m.)	9	L. Tremblay........	50 ou comm'n..	Antér. au 1er avril 1885.	
14	Sault au Cochon	7	E. Courbron (réparateur)	420........	1er avril 1888	
			T. Forrest	50 ou comm'n*...	1er déc. 1887	
15	Betsiamits	31	H Bélanger	50 do ...	1er mai 1887	
16	Pointe aux Outardes (câble)	12	P. O. Bonenfant..	500 par année	1er août 1883	
17	Pointe Paradis, Manicouagan	18				
18	Rivière Godbout (câble)	26	N A. Comeau	50 ou comm'n.....	5 octobre 1883	
19	Pointe des Monts	18½	L. F Faffard..	50 do ...	8 déc. 1883	
	Baie de la Trinité	7½	Z. Poulin..	50 do ...	16 mai 1884	
21	Havre de l'île des Œufs.. ..	18	P.S Bodman (réparateur)	420	1er oct. 1886	
22	Rivière Pentecôte.	13	Bur. du surint de district	....	....	
23	Sept-Isles.	100	P E Vignault....	180	2 janv. 1884	
2	Rivière Moisie	18	D. Porlier........	50 ou comm'n.....	1er mai 1885	La longueur totale de ligne aérienne et de câble entre la Malbaie et Moisie est de 395½ milles.
25	Poste de Mingan.. ...	(est.) 110	Ligne projetée.			
26	Pointe aux Esquimaux	18				
27	Natashquan	64				
28	Wapitagum	60				
29	Shecatica	83				
30	Bonne-Espérance..	49				
31	Anse au Blanc-Sablon.	24				
32	Baie de Forteau	12				
33	Phare de la Pointe Amour...	4½				
		820				

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Moisie	$7,500 00
Réparations au câble	500 00
A porter dans le budget de 1888-89........	$8,000 00
Evaluation du revenu	2,200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ISLE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Québec	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	185 00	......	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à L'Ange-Gardien,—soit $35 par année.
......	*L'Ange-Gardien*	13				
2	Saint-Pierre (¾ mille de câble)	4	C. Turcotte	50 00 ou com'n...	1er mars 1885	La commission de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'État, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	4½	Mde Blais	50 00 do ...	1er oct. 1887	
4	Saint-Laurent	6½	Mlle L. Chabot	50 00 do ...	20 déc. 1884	
5	Saint-Jean	7	H Bernard	50 00 do ...	1er janv. 1885	
6	Saint-François (y compris câble de 5¼ milles)	6¾	M. Emond	50 00 do ...	1er mars 1885	
7	Bur de la quaran., Grosse-Isle	9	M. Langlois	50 00 do ...	1er sept. 1885	
8	Hôpital de do	1¼	(Téléphone)	......	......	
	Total	52		485 00		

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements et réparations	$ 850 00
Réparations au câble	300 00
A porter au budget de 1888-89	$1,150 00
Revenu estimatif	$ 200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

ONTARIO: RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE BATH À L'ILE AMHERST.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointement annuels.	Date de la nomination.	Memo.
1	Bath.	0	F. W. Armstrong	$50 00	15 nov. 1885	Comptable et agent géneral.
2	Emerald...(1¼ mille de câble)	3½	M. Fowler et McGinness.	Comm. de 25 p. 100	do	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Stella	4½	J. S. Neilson	do ...	do	
	Total	8				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel $250 00

Le revenu couvrira environ la dépense d'entretien.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Qu'Appelle	0	E. W. Warner	720 00	janv. 1883	
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle A. Johnston	600 00	1er mars 1885	
3	Touchwood	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883	
4	Humboldt	78	J. M. Anderson	720 00	1er mai 1884	
5	Traverse-de-Clarke	55	J. Molloy, agent	720 00	1er do 1884	
			J. Harrington, réparateur	600 00	1er janv. 1888	
6	Henrietta	38	W. Salsbury, réparateur	720 00	1er oct. 1886	
7	Battleford	47	H. Richardson, agent	720 00	Antér. à 1882	
			H. McCleneghan, opérateur	720 00	1er avril 1886	
			H. Sikes, réparateur	600 00	1er juill. 1886	
8	Fort-Pitt	89	W. M. McDonald, réparateur	720 00	juin 1887	Note. La nouvelle ligne de Battleford à Edmonton *viâ* Fort-Pitt et Victoria a été terminée le 14 août 1887, et à cette date l'ancienne ligne *viâ* Strang et Leduc a été abandonnée.
9	Moose-Hill-Creek	62	N. Potvin	720 00	6 nov. 1887	
10	Victoria	76½	W. C. Gillis, réparateur	720 00	janv. 1887	
11	Fort-Saskatchewan	49	W. G. Ross, agent	25 p 100 de c	déc. 1886	
12	Edmonton	24	A. Taylor, agent	720 00	Antér. à 1882	
			W. McKay, réparateur	720 00	1er mai 1886	
	Ligne d'embranchement—					
	Traverse-de-Clarke	0				
13	Saint-Laurent	60	L. P. O. Noël	720 00	1er août 1887	
14	Prince-Albert	23	E. J. Rankin	720 00	mars 1887	
	Ligne d'embranchement—					
	Traverse de Clarke	0				
15	Saskatoon	14	Voir note *a*.			*a.* Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert sont exploitées avec des téléphones.
	Ligne d'embranchement—					
	Edmonton	0				
16	Saint-Albert	9				
	Total	687½				

Coût estimatif de l'entretien annuel—appoint., fournit. et répar., y compris la section de la Montagne-de-Bois—à porter au budget de 1888-89, $[illegible]0,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite*.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT MACLEOD

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateur.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
	Ligne du Fort-Macleod—					
1	Jonction de Galt	0	....	....	....	La ligne du Fort-McLeod a été loué à la Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest, à 5 pour 100 du coût de construction, annuellement.
2	Lethbridge	107	....	....	....	
3	McLeod	28½	....	....	....	
4	Fort-Macleod	½	....	....	....	
	Ligne de la Montagne-de-Bois—					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	H. Rutherford	240 00	....	La ligne de la Montagne-de-Bois est exploitée directement, comme partie du service de télégaphe de l'Etat.
2	Montagne-de-Bois	90½	J. S. Macdonald	720 00	....	
	Total	226½		960 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances inter-médiaires.	Mémoire.
	Milles.	
Ashcroft-Station	0	Cette ligne est maintenant exploitée par la Cie du cheminde fer Canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek	4	
Clinton	26	
Bridge-Creek	53	
Soda-Creek	78	
Quesnelle	54½	
Stanley	48	
Barkerville	13	
	276½	
Embranchement.		
New-Westminster.... Ladner's-Landing (½ mille, câble)	18	Cette ligne a été louée pour 99 ans à MM. J. A. Laidlaw et J. Wilson, le 28 octobre 1887.
Total	294½	

Coût estimatif de l'entretien, y compris les réparations générales de la ligne, $6,500, à porter au budget de 1888–89.

ANNEXE N° 14.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE AINSI QUE SUR LE FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT;

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS A LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

N° de renvoi, 92,650.

ANNEXE No 14.

N° 1.—Tableau indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1887, et celle de l'ouverture au printemps de 1888.

Nom du port.		Où situé.	Clôture en 1887.	Ouverture en 1898.	Observations.
Charlottetown,	I.P.E.	Golfe Saint-Laurent	27 déc.	21 avril	Marées du printemps, 9½ pds.; petites marées, 8 pds. Profondeur de l'eau à l'eau basse, au quai du chemin de fer, 20 pds.; au quai de la Reine, 14 pieds.
Georgetown	do	do	23, jan. '88	30 do	Les grandes marées montent 5½ pds.; les petites, 4 pds.
Pictou,	N.E.	do	25 déc.	15 do	Le bateau-passeur *Mayflower* continua ses voyages jusq. 14 fév. 1887, et les reprit le 23 mars 1887. Les petites marées montent environ 4½ pds.; les grandes, 6 à 7 pds.
Sydney	do	do	10 jan., '88	25 do	
Shediac,	N.-B.	do	23 déc.	8 mai	Les grandes marées montent 4 pds.; les petites, 2½ pds.
Campbellton	do	Baie-des-Chaleurs	1 do	8 do	Les grandes marées montent 10 pds; les petites, 6 pds.
Bathurst	do	do	25 nov.	8 do	Les grandes marées montent 7 pds, les petites, 4 pds.
Percé,	P Q	Golfe Saint-Laurent	23 do	22 avril	Les grandes marées montent 5 pds.
Bassin de Gaspé	do	do	25 déc.	15 mai	La différence du flux et du reflux est d'environ 6 pds.
Tadoussac	do	Rivière Saint-Laurent	24 nov.	10 avril	Les grandes marées montent 23 pds.
Québec	do	do	23 do	29 do	La différence du flux et du reflux est de 13 à 18 pds.
Sorel	do	Rivière Richelieu	30 do	1 mai	
Saint-Jean	do	do	29 do	19 avril	
Montréal	do	Rivière Saint-Laurent	23 déc.	29 do	
Kingston,	Ont.	Lac Ontario	30 do	12 do	
Belleville	do	do	30 nov.	23 do	
Port Hope	do	do	12 déc.	13 do	
Toronto	do	do	9 do	7 do	
Port Stanley	do	Lac Erié	23 do	31 mars	
Port Dover	do	do	15 do	7 avril	
Windsor	do	Rivière Détroit	16 do	3 do	Ces dates sont celles du dernier et du premier arrivage de ports éloignés. On peut dire que ce port n'est jamais fermé, car les bateaux-passeurs traversent constamment entre cet endroit et le Détroit.
Sarnia	do	Lac Huron	4 do	9 do	
Goderich	do	do	23 nov.	28 do	
Kincardine	do	do	15 do	2 mai	
Owen Sound	do	Baie Georgienne	8 déc.	4 do	
Collingwood	do	do	2 do	30 avril	
Wiarton	do	do	20 jan., '88	1 mai	
Saut-Ste-Marie	do	Lac Superieur	1 déc.	8 do	
Port Arthur	do	do	22 do	21 do	
Winnipeg,	Man.	Rivière	1 nov.	28 avril	

N° 2 —ÉTAT indiquant les ports du Canada qui sont ouverts toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à l'eau basse.	Observations.
Annapolis	Annapolis	Nouv.-Ecosse	15 to 20	Dans les hivers rigoureux il se forme une glace mince, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne	do	12 to 20	Au mouillage. Quais à sec à l'eau basse.
Digby	Digby	do	18	Envir. 10 pds. d'eau au bout de la jetée.
Halifax	Halifax	do	20 to 30	Aux quais. 70 à 100 pds. dans le havre.
Liverpool	Queen's	do	7	Sur la barre. A Brooklyn 24 pieds.
Lockport	Shelburne	do	8	
Lunenburg	Lunenburg	do	12	
Parrsboro'	Cumberland	do	....	A sec à l'eau basse.
Shelburne	Shelburne	do	40 to 60	
Yarmouth	Yarmouth	do	13	
Saint-André	Charlotte	N.-Brunswick	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean	Saint-Jean	do	20	A l'entrée du havre. 60 pieds dans le havre.
St-Stephens	Charlotte	do	6	30 pieds sur le banc, 4 milles en aval de la ville.
*Tadoussac	Saguenay	Québec	30 to 50	
Windsor	Essex	Ontario	....	Les bateaux-passeurs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* *Voir* observations touchant le havre de Tadoussac dans l'annexe n° 8 du rapport général de 1867-82.

Victoria, Nanaïmo, Burrard-Inlet et tous les autres ports dans la Colombie-Britannique, jusqu'à la rivière Skeena, sont toujours ouverts. New-Westminster est sujet à être fermé pendant 7 à 15 jours. *Voir* télégramme n° 34,027 de l'hon. J. W. Trutch, 3 mai 1883.

Marées dans la Colombie-Britannique :—A Victoria les grandes marées ordinaires montent de 7 à 10 pieds ; les petites, 5 à 8 pieds ; à Nanaïmo, les grandes marées ordinaires montent de 14 pieds ; les petites, 11 pieds ; à Westminster, les grandes mers ordinaires montent de 7 pieds ; les petites, de 4 pieds ; à Hastings, Burrard Inlet, les grandes mers ordinaires montent de 16 pieds ; les petites, 12 pieds ; à Port-Moody, les grandes mers ordinaires montent de 10 à 12 pieds ; les petites, 5 à 6 pieds. *Voir* télégramme de l'hon. J. W. Trutch, 25 octobre 1883, n° 39,810.

ANNEXE No 15.

ETATS

INDIQUANT

1°—LES ENTREPRISES ADJUGÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
2°—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
3°—LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT;

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

ANNEXE No 15.

N° du renvoi, 93,179.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 24 novembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants, qui sont demandés pour être insérés dans le rapport annuel de 1887-88 :—

N° 1.—Relevé des entreprises adjugées par ce ministère pendant l'exercice clos le 30 juin dernier.

N° 2.—Relevé des propriétés achetées par le ministère pendant la même période.

N° 3.—Relevé des propriétés et droits loués à ce ministère, ou par lui, pendant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. X. R. SAUCIER.

M. A. GOBEIL, secrétaire,
Ministère des Travaux Publics.

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le ministre des travaux publics du Canada, depuis le 30 juin 1887 au 30 juin 1888

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
			$ cts.
EDIFICES PUBLICS.			
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.			
Edifice du parlement—Fauteuil de l'Orateur.........	Morel et Gagnon.........	9 sept. 1887	250 00
do Recouvrir les toits	Douglas Frères	10 nov 1887	4,328 00
do Couvrir 4 ventilateurs .	do	15 juin 1888	800 00
Edifices du parlement et des départements—Approvisionnement de houille......	G. W. McCullough.....	4 juill. 1887	7,279 25
Edifices du parlement et des départements—Couvrir les marches des escaliers avec du bois	W. T. Odell	12 nov. 1887	210 00
Edifices du parlement et des départements—Enlèvement de la neige	P McKenna	25 do 1887	610 00
Edifices du parlement et des départements et Rideau Hall—Approvisionnement de glace	D. N. Charlebois	27 fév. 1888	2 7 04
Rideau Hall—Enlèvement de la glace.....	Hunter.........	21 nov 1887	695 00

N° 1—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst, édifice public—Pavé en asphalte et clôture en bois.	Rhodes, Curry et Cie..	7 oct. 1887	410 00
do do Approvis. de houille	Acadia Coal Company	8 août 1887	260 06
Antigonish do do	J. Kenna	8 do 1887	67 50
Arichat do do	Capt. J. Leblanc	25 juill. 1887	90 00
Baddeck, C.-B. do do	J. McDonald	7 sept. 1887	87 50
Halifax, édifices publics do	Acadia Coal Company	8 août 1887	821 50
New-Glasgow, édifice public—Approvis. d'eau	Corporation de la ville de New-Glasgow	9 déc. 1887	p.an. 100 00
do do do de houille	Acadia Coal Company	8 août 1887	171 24
Pictou, hôpital de la marine—Appareil de chauffage	Muirhead et Cie	11 oct. 1887	639 00
do do Approvis. de houille	Acadia Coal Company	8 août 1887	48 72
do douane—Appareil de chauffage	O. B. Thompson	18 oct. 1887	1,325 00
do édifice public—Approvis. de houille	J. Read	19 juill. 1887	115 35
Truro do do	Acadia Coal Company	8 août 1887	125 00
Windsor do do	do do	8 do 1887	220 52
Yarmouth do do	do do	8 do 1887	200 00
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifice public—Approvis de houille	C. Lyons	29 août 1887	391 60
Montague do do	Capit. J. McEvoy	23 do 1887	68 13
Summerside do do	J. Read	19 juill. 1887	276 77
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, édifice public—Approvis. de houille	T. F. Gillespie	23 juill. 1887	341 33
Carleton (Saint-Jean) bureau de poste—Lumière électrique	The Carleton Electric Light Company	1er juin 1888	p.an. 150 00
Chatham, édifice public—Approvis. de houille	T. F. Gillespie	23 juill. 1887	123 29
Frédéricton do do	W. L. Busby	30 do 1887	340 51
Moncton do do	Acadia Coal Company	8 août 1887	221 85
Newcastle do do	T. F. Gillespie	23 juill 1887	361 22
Portland do do	R. P. et W. F. Starr	30 do 1887	26 98
Saint-Jean, bureau de poste et caisse d'économie et hôpital de la marine—Approvis. de houille	do do	30 do 1887	703 39
Saint-Jean, bureau de poste et douane—Approvisionnement de houille	W. L. Busby	30 do 1887	130 19
Saint-Stephens, édifice public—Approv. de houille	C. D. Hill et Co.	10 sept. 1887	154 50
Sussex do do	R. P. et W. F Starr	30 juill 1887	180 18
Woodstock do do	do do	30 do 1887	174 99
Québec.			
Aylmer—Construction du bureau de poste	D. R. McDonald	28 mai 1888	6,830 00
Coaticook do	T. T. Shurtleff	23 janv 1888	19,000 00
Hull, édifice public—Approvisionnement de houille	McRae et Cie	22 juill. 1887	362 41
Joliette—Construction du bureau de poste	G. Beaucage	20 avril 1888	11,500 00
Montréal, salle d'exercice—Ameublement	J. B. St Louis et Frère	22 fév. 1888	10,870 35
do douane—Couverture en cuivre	Garth et Cie	16 août 1887	4,546 35
do édifices publics—Approvis. de houille	J. O'Brien et Cie et F. Robertson	1er août 1887	1,667 17
Québec do do	G. M. Webster et Cie	26 juill. 1887	1,358 94
Sherbrooke do do	Lucke et Mitchell	27 do 1887	233 73
Sorel do do	H. C. Charland et Cie.	30 do 1887	249 25
do do Horloge pour la tourelle	E. Chanteloup	2 nov. 1887	2,000 00
do do Achèvement de la tourelle de l'horloge	G. Beaucage	27 fév. 1888	385 00

N° 1—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montants.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*			$ cts.
Québec—Fin.			
Saint-Jérôme—Construction du bureau de poste......	J Fitzpatrick...........	27 jan. 1888	11,650 00
Saint-Jean, édifice public—Approvis. de houille......	Simard et Godin	30 juil. 1887	160 00
St-Vincent de Paul, pénitencier—Install. d'appareil de chauff., chapelle catholique, salle des gardiens, et les trois dortoirs	Garth et Cie	1er sep. 1887	4,929 30
Trois-Rivières, douane—Appareil de chauffage........	Drapeau, Savignac et Cie	10 oct. 1887	2,234 00
do édifices publics—Approvis. de houille.	Z Marchand......	1er août 1887	313 61
Ontario.			
Amherstburg, édifice public—Approvis. de houille...	J. G. Mullen................	14 sep. 1887	192 19
Barrie do Clôture en pierre terminée..................	J. Armstrong............	8 nov. 1887	1,924 60
do do Approvis. de houille...	J. S. Johnston	23 août 1887	258 00
Belleville do do ...	Downey et Preston......	28 juil. 1887	385 00
do do Lumière électrique....	Belleville Gas Co... ...	24 avril 1888	p. an. 93 90
Berlin, édifice public—Approvisionement de houille.	J. Fennell......	4 août 1837	93 20
Brantford do do	Jno. Mann et Fils.......	29 juil. 1887	263 18
Brockville do do	Canada Central Coal Co	29 do 1887	201 25
Cayuga—Construction du bureau de poste	T. et R. Draper..........	23 nov 1887	7,874 00
Chatham, édifice public—Approvis. de houille........	H. A. Patteson et Cie..	26 juil. 1887	70 00
Clifton, édifice public—Approvis. de houille...........	G. H. Howard et Cie...	28 juil. 1887	250 00
Cobourg do Modifications....................	W. Battell..	17 déc 1887	1,246 00
do do Approvis. de houille...........	Hargraft et Cie.	19 août 1887	220 00
Cornwall do do	Grant et Conroy.........	30 juil. 1887	172 50
Galt do do	J. Malcolm	30 do 1887	173 65
Gananoque—Construction du bureau de poste	G. Wilson.....	5 déc. 1887	9,500 00
do Douane—Approvis. de houille...............	The Rathbun Co	28 juil 1887	1[illegible]5 00
Hamilton, salle d'exercice—Modifications	M. A. Pigott................	29 oct. 1887	3,701 75
do édifice public—Nouv. fournaise et nouv. raccordement pour l'appareil de chauff	A. Clark.....................	4 do 1887	1,750 00
do édifice public—Approvis. de houille	Æ. D. Mackay, Fils.....	28 juil. 1887	1,247 27
do do Eau pour l'édifice et l'ascenseur.........................	Waterworks Committee, Hamilton.......	27 avril 1888	p. an. 1,000 00
London, édifice public—Approvis. de houille..........	J. P. O'Byrne.	1er août 1887	839 95
Kingston, douane et bureau de poste—Approvisionnement de houille............................	W. B. et S. Anglin.....	2 do 1887	1,135 67
Kingston, Pénitencier—1 générateur, 1 surchauffeur 1 épurateur, pour l'usine à gaz.........................	Davidson, Doran et Cie	11 jan. 1888	1,012 00
London, douane—Appareil de chauffage terminé.....	W. J. Burroughes........	17 sep. 1887	2,716 66
do école d'infanterie—Appareil de chauffage..	McGuire et Bird..........	17 do 1887	8,999 00
Napanee, édifice public........................	G. Newlands..............	25 jan. 1888	25,350 00
Ottawa, ferme expérimentale—Résidence du surint.	F. Toms	5 juil. 1887	9 800 00
do do Grange et écuries......	Wm Stuart	22 août 1887	17,200 00
do do 4 résid. pour personnel	Tobin et O'Keefe.........	18 oct. 1887	18,844 00
do do Appareil de chauffage pour 5 résidences...	J. G. Johnson et Cie...	28 mars 1888	3,470 00
do do Creusage des caves et const. de la maçonn.	Tobin et O'Keefe.........	8 mai 1888	1,800 00
do do Musée et bureau	Wm. Stuart.................	26 juin 1888	11,445 00
do Imprimerie—Bâtiment pour l'usage de l'.....	L. Gratton..................	6 avril 1888	550 00
do Salle Victoria—Ouvrage en fer galvanisé....	J. R Esmonde..............	11 fév. 1888	222 75
do do Menuiserie........................	W. Palen....................	24 jan. 1888	795 00
Orangeville, édifice public—Approvis. de houille.....	J. Morrison................	15 août 1887	161 25
Peterborough, bureau de poste—Installation...........	J. E. Askwith..............	27 juil. 1887	2,500 00
do édifice public—Approvis. de houille...	Peterborough Gas Co.	28 do 1887	221 09

N° 1—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montants.
			$ cts.
EDIFICES PUBLICS—*Fin.*			
Ontario—Fin.			
Peterborough, édifice public—Appareil de chauffage	McAndrew et Noble	7 oct. 1887	1,210 75
Pembroke—Mur de soutènement sur l'emplacement de l'édifice public	Munro et Beatty	4 nov. 1887	2,400 00
Port-Hope, édifice public—Approvis. de houille	J. A. Brown et Cie	3 août 1887	142 50
Ste-Catherine, bureau de poste do	E. Gadsby et H. O'Loughlin	6 do 1887	151 68
Saint-Thomas, édifice public do	J. Ellison	11 do 1887	353 35
Stratford do do	Myles et Fils	11 do 1887	1,353 35
Toronto, édifices publics do	Whiteside et Bell	28 juil. 1887	620 00
Trenton, édifice public—Construction	W. Alford	2 déc. 1887	22,950 00
do do Tourelle de l'horloge et de la choche—et drainage	do	20 avril 1888	4,325 00
Windsor do Approvis. de houille	J. et T. Hurley	29 juil. 1887	364 00
Territoires du Nord-Ouest.			
Battleford—Corps de garde pour la P. C. N.-O.	J. N. Pomerlean	24 oct. 1887	2,899 80
Calgary—Casernes et hôpital	Kennedy et Heney	21 déc. 1887	20,528 00
do Fondation en pierre au-dessous des casernes	do	30 avril 1888	4,800 00
Regina, prison—Travaux supplémentaires	D. McDougall	15 août 1887	1,400 00
Colombie-Britannique.			
New-Westminster, pénitencier—Résidence pour les employés célibataires	Ackerman, Frères	27 mars 1888	4,993 00
HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGE ET DRAGUEURS.			
Nouvelle-Ecosse.			
Bayfield—Réparer le quai	S. O'Donoghue	1er nov. 1887	7,500 00
Digby—Enlever un caisson isolé enfoncé	Brown et Oliver	4 avril 1888	1,600 00
Sheet Harbour—Riv. de l'Ouest—Quai de délestage	J. McMillan	15 déc. 1887	1,497 00
Nouveau-Brunswick.			
Anderson's Hollow-Rocher Bay—Prolongement du brise-lames	Anderson et Barbour	6 déc. 1887	2,856 00
Baie Verte—Quai de délestage	Prescott et Gray	28 nov. 1887	4,300 00
Belliveau—Quai	J. McFarlane	1er mars 1888	1,737 00
Cap Tormentine—Quai	E. Murphy	28 avril 1888	Liste de prix
St-Jean, hâvre—Réparation et reconstruction d'une partie du mur de façade—Glacis du Fort Dufferin	G. S. Mayes	24 nov. 1887	2,834 00
Saint-Jean, hâvre—Reconstruction de la partie extérieure du quai est de l'Ile-aux-Perdrix	Wallace et Thompson	24 do 1887	2,146 00
Québec.			
*Cap de la Madeleine—Jetée	Municipalité du Cap de la Madeleine	29 août 1887	3,000 00
Portage-du-Fort, pont—Peinturage	Grant et Coyne	24 sept. 1887	Annexe.
Sainte-Adelaide de Pabos—Jetée	T. LeMoine	22 juin 1888	11,500 00
Trois-Rivières—Brise-glace	T. E. Normand	10 nov. 1887	1,300 00

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGES ET DRAGUEURS.			$ cts.
Ontario.			
Cobourg—Reconstruction d'une partie de la jetée occidentale	J. W. Dinwoodie	24 mars 1888	7,200 00
Collingwood—Construction de coffrage pour fermer l'ouverture entre l'ancien quai et le brise-lames extérieur	Fleming, Lindsay et Burdett	17 fév. 1888	6,995 00
Goderich—Ecluse	D. Porter	7 nov. 1888	10,500 00
Havre de Midland—Dragage	P. Navin	31 mars 1887	Annexe.
Baie de Tolsma—Jetée du côté occidental	Porter et Reed	30 sept. 1887	7,000 00
Territoires du Nord-Ouest.			
Battleford—Pont public sur la rivière Bataille	Kennedy et Heney	2 mai 1888	24,500 00
Dragueurs.			
Chaudière pour le dragueur "Geo. McKenzie"	Geo. Fleming et Fils	18 juil. 1887	750 00
Victoria, C.-B.—Construction d'un remorqueur	*Albion Iron Works Co.*	1er déc. 1887	12,700 00
LIGNES DE TÉLÉGRAPHES.			
Territoires du N.-O.—Planter des poteaux de télégraphe entre Qu'Appelle et Humboldt	J. Carson	29 juil. 1887	457 76
Territoires du N.-O.—Fourniture de poteaux pour la ligne de la Traverse de Clark à Prince-Albert	Baptiste Boyer	30 avril 1888	1.25 par pot.
Ontario—Pour construire et équiper une ligne entre Colpoy's Bay et Tobermory	Cie de Tél. G. N. O.	11 oct. 1887	5,600 00

* Le gouvernement a contribué $3,000 et la municipalité $2,000. Les travaux ont été exécutés d'après des plans approuvés par le département.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 24 novembre 1888.

9—12½

N° 2.—État indiquant les propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Date du contrat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						$ cts
23 juillet 1887.	Corporation du village de Gananoque	Sa Majesté	Parties des lots 13 et 14, bloc O, dans le village de Gananoque, Ont	Empl. pour le bur. de poste.	3,600 pds de sup	1 00
19 août 1887.	S. Jonasson et F. Frederickson	do	Remorqueur "Victoria".	Dragage		3,400 00
20 juillet 1887.	L'hon. Frs Clemow	do	Lot n° 13, avec la construction sus-érigée, à l'encoignure des rues Queen et O'Connor, Ottawa, Victoria Hall	Exposition des pêcheries		10,000 00
13 sept. 1887.	Sa Majesté	T. D. Adams	Ancienne douane, Newcastle, N.-B.	Le dép. n'en a plus besoin.		1,200 00
1er oct. 1886.	do	Cie C. C. P.	Certaines lignes de télégraphe dans la C.-B.			15,780 00
1er juillet 1887.	do	J. B. Bougie, jeune	Parties des lots du cadastre nos 558 et 562, paroisse de St-Louis de Gonzague, Qué	Le dép. n'en a plus besoin.	3 verges, 28 per.	4,000 00
[illegible]0 oct. 1887.	La synode du diocèse de Toronto	Sa Majesté	Lot sur la rue Kent, Lindsay, Ont	Empl. du bur. de poste	66 × 196 pds et ruelle	4,000 00
7 déc. 1887.	J. Thompson	do	Lot du cadastre n° 759, rue Principale, Aylmer	do do	11,160 pds de sup.	800 00
12 déc. 1887.	J. Sadler	do	Partie du lot n° 45, Dalhousie, N.-B.	do do	7,840 do	500 00
17 jan. 1888.	R. McCarthy	do	Parties des lots nos 7 et 8, bloc 2, Prescott, Ontario	do do		3,500 00
9 déc. 1887.	A. Murray	do	La ½ ouest du lot n° 1 et partie du lot n° 12, à Cayuga, Ontario	do do	4,000 pds de sup.	250 00
16 fév. 1888.	Dame Vve E. McPhadden	do	Partie de la ½ est du lot n° 3, township de Hawkesbury, Comté de Prescott, Ontario.	Ch. pour arriver à la gliss. et à l'estac. à Carillon	15,160 do	100 00
24 fév. 1888.	A. McIntyre	do	Lots 46, 47 et 48, Maple Street, Winnipeg, Man	Empl. pour dépôt d'immig		5,000 00
21 jan. 1888.	J. Livingston *et ux*	do	Lopin de terre à Grand Bras d'Or, N.-E.	Droit de pass pour arr. au quai, et empl. pour le quai	2,500 pds de s.	1 00
21 do 1888.	D. Livingston *et ux*	do	Lisière do do do		1,100 do	1 00
11 mars 1887.	J. B. North *et ux*	do	Un ½ acre de terre, y compris le quai de Curry, à Horton's Landing, N.-E.	Abord du quai		200 00
26 oct. 1887.	C. Leblanc	do	⅔ de la partie sud-ouest du lot de cadastre, n° 304, rue Notre-Dame, Joliette, Québec	Empl. pour un édifice public		3,500 00
3 fév. 1888.	Mrs. S. E. Anderson	do	Désistement de la rente constituée seigneuriale sur le lot qui précède	do do		26 75
12 avril 1888.	T. N. Dancy *et ux*	do	Lot n° 5, côté sud de la rue Ouest, Goderich, Ontario	do do	¼ d'acre	1,000 00

Département des travaux publics, Ottawa, 24 novembre 1888. F. X. R. SAUCIER.

N° 3.—ÉTAT indiquant les propriétés et les droits loués au ou par le département des travaux publics, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Date du bail.	Locateurs.	Locataires.	Propriété louée	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1887.						$ cts.
10 août ...	Sa Majesté..................	Corporation de la cité de New Westminster.	Terres près de la réserve du pénitencier—New-Westminster, C. A.	Droit de passage pour le C. C. P.	99 ans..............	50 00 p. an'n
24 do ...	do	Syndics d'écoles. Hamilton, Ont	Ancienne douane..........................	Objets scolaires	1 an..................	100 00 do
13 oct. ...	do	Conseil Municipal de la cité de Hamilton.	Ancien bureau de poste........................	Bureaux municipaux......	2 ans et 7 mois..	1,000 00 do
28 do ...	do	J. A. Laidlaw et J. Wilson.	Ligne télégraphique entre New-Westminster et Ladner's Landing, B. C.	....	99 ans..............	1 00 do
1888.						
9 jan.	A. D. Richard	Sa Majesté	Dernier étage de l'édifice Nos 537 et 539, rue Sussex, Ottawa.	Musée géologique	1 an	200 00 do
29 fév. ...	Propriétaire de Victoria Chambers.	do	Une pièce dans Victoria Chambers, Ottawa.	Département de l'intérieur.	....	12 00 do
5 jan.....	L. Gratton................	do	Rez-de-chaussée de l'édifice à l'encoignure de l'avenue McKenzie et de la rue Saint-Patrice, Ottawa.	Imprimerie du gouvernement.	Tant qu'on en aura besoin.	30 00 p. mo.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 24 novembre 1888.

[1888]

ANNEXE Nº 16.

LISTE DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS DURANT LA SESSION DE 1888

RELATIVEMENT AUX TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE No 16.

N° du renvoi, 93,112.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés durant la deuxième session du sixième parlement du Canada, close le vingt-deuxième jour de mai 1888, et ayant trait au ministère des travaux publics et aux ouvrages placés sous son contrôle.

Sujet.	Titre du statut.	Chapitre.	Page du Statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice expirant le 30 juin 1889, et les objets pour lesquels ils sont accordés.	Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les exercices expirant respectivement le trentième jour de juin 1888 et le trentième jour de juin 1889, et pour d'autres objets liés au service public.	1	3
Concernant la dette que la commission du port de Montréal doit au gouvernement du Canada.	Acte établissant de nouvelles dispositions au sujet de la construction du chenal des navires entre Montréal et Québec.	5	54
Le bassin de radoub de Lévis, Qué., devant tomber dans le domaine des travaux publics du Canada.	Acte concernant certaines avances faites aux commissaires du havre de Québec.	6	56
Relativement au rapport annuel des comptes de l'emploi des différents crédits.	Acte modifiant "l'Acte du revenu consolidé et de l'audition," chapitre vingt-neuf des Statuts revisés du Canada.	7	58
Fonctionnaires publics............	Acte modifiant "l'Acte du service civil," chapitre dix-sept des Statuts revisés du Canada.	12	72
Impression et papeterie.....	Acte modifiant le chapitre vingt-sept des Statuts revisés, concernant le département des impressions et de la papeterie publiques.	17	107
Protection des câbles sous-marins.	Acte concernant la convention internationale pour la protection des câbles sous-marins.	31	240
Rapport annuel devant être transmis au ministre des travaux publics (vol. II, article 16).	Acte concernant la Compagnie d'amélioration du haut de l'Outaouais.	102	286

N.B.—Au volume des statuts du Canada, 1888, on trouvera ce qui suit:—
Page clxxiv—Règlement concernant le bassin de radoub de Québec.
Page clxxvii—Règles et règlements concernant l'administration et l'exploitation du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-A.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 novembre 1888.

ANNEXE No 17.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR.

ANNEXE No 17.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS—RAPPORT DU CURATEUR.

N° de renvoi, 92,613.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS,
OTTAWA, 3 novembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les études et œuvres d'art ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie Nationale des Beaux-Arts pendant l'exercice clos le 30 juin 1888:—

Peinture à l'huile par M. R. Harris, A.R.C. *Pères de la Confédération.*

Peintures à l'huile, au nombre de six, par Paul Kane.

Peintures à l'huile, au nombre de deux, M. Plomondin.

Les peintures qui précèdent ont été transportées de la Chambre des Communes à la galerie, cette dernière ayant été jugée plus propice pour ce qui est des effets de lumières, etc.

Le nombre des personnes qui sont venues visiter la galerie a augmenté d'année en année depuis son ouverture en 1882. Dans le cours du dernier exercice 16,593 visiteurs se sont inscrits, soit une augmentation de 4,650 sur l'exercice précédent. L'intérêt que porte le public à l'institution se manifeste aussi par les nombreux dons d'œuvres d'art; car, à quelques exceptions près, la collection se compose de dons gratuits faits au gouvernement.

Dès le commencement de l'exercice la galerie a été transportée de l'édifice de la cour Suprême dans celui qu'elle occupe présentement sur la rue O'Connor. Il a fallu faire des améliorations considérables pour rendre les salles convenables; elles sont maintenant bien éclairées et commodes, et nous avons encore de l'espace pour d'autres œuvres d'art. Afin d'entretenir l'intérêt envers la galerie il est de la plus haute importance que de nouvelles œuvres d'art soient ajoutées chaque année, et que ces œuvres soient d'un ordre supérieur, dignes d'une collection nationale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 18.

FONCTIONNAIRES DU MINISTÈRE.

ANNEXE

Membres, commissaires et commissaires-adjoints du bureau des travaux, ainsi que
tement des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
Sous l'autorité de l'acte 4-5 *Vic*, *ch.* 38, *corporation du bureau des travaux.*				
L'hon. H. H. Killaly, président.....	....	....	....	....
D. Daly .... ; S. B. Harrison.... ; J. Davidson .... } Membres. .	29 déc. 1841	3 oct. 1844		
Nouveau bureau des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président... ; D. Daly .... ; W. H. Draper.... ; W. Morris......... ; D. B. Papineau. } Membres ..	5 oct. 1844	8 juin 1846		
Sous l'autorité de l'acte 9 *Vic.*, *chap.* 37, *etc.*				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef.	4 juil. 1846	10 mars 1848	L'hon. Chas. Eus. Casgrain, commissaire-adjoint.........	1er août 1846
E. P. Taché do ...	11 mars 1848	26 nov. 1849	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint..	11 mars 1848
J. Chabot do ...	15 déc. 1849	31 mars 1850	Jno. Westenhall, commiss.-adjoint..	2 fév. 1850
W. H. Merritt do ...	20 avril 1850	11 fév. 1851	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint..	20 avril 1850
J. Bourret do ...	15 fév. 1851	27 oct. 1851	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint..	15 fév. 1851
John Young do ...	28 oct. 1851	22 sept. 1852		
J. Chabot do ...	23 sept. 1852	26 janv. 1855	....	....
F. Lemieux do ...	27 jan. 1855	25 nov. 1857		
C. Alleyn do ...	28 nov. 1857	1er août 1858		
L. H. Holton do ...	2 août 1858	6 do 1858		
L. V. Sicotte do ...	6 do 1858	10 janv. 1859	Samuel Keefer, commissaire-adjoint....	6 mai 1859
John Rose do ...	15 janv. 1859	12 juin 1861		
Jos Cauchon, commissaire...	15 juin 1861	23 mai 1862		
U. J. Tessier do ...	24 mai 1862	27 do 1863		
L. T. Drummond do ...	28 do 1863	23 juil. 1863		
M. Laframboise do ...	23 juil. 1863	29 mars 1864	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint...	15 mars 1864
J. C. Chapais do ...	30 mars 1864	30 juin 1867		
Sous l'autorité de l'acte 31 *Vic.*, *chap.* 12.				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juil. 1867	— oct. 1869	Toussaint Trudeau, sous-ministre........	— mai 1868
L'h. H L. Langevin, C.B. do	8 déc. 1869	5 nov. 1873		
L'h. Alexander Mackenzie do	7 nov. 1873	16 oct. 1878		
Sir Chas. Tupper, C.B., K.C.M G., ministre..........	17 oct. 1878	20 mai 1879		
Sir Hector L. Langevin, C.B, G.C.M.G., ministre.........	20 mai 1879	....	G. F. Baillairgé, Sous-ministre.......	4 oct. 1879

No 18.

les ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef du dépar-
publics, de 1841 à 1888.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly...	17 août 1841...	Samuel Keefer...	17 août 1841..	F. P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur	15 déc. 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le département des Travaux publics.......	25 sept. 1847...				
....	....	John Page.........	31 oct. 1853...		
Toussaint Trudeau.	13 déc. 1859...				
Frederick Braun....	8 mars 1864...				
....	....	G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.........	5 juil. 1871...	Thos. S. Scott...	7 fév. 1872.
S. Chapleau ...... F. H Ennis....... A. Gobeil.........	4 oct. 1879... 4 nov. 1880... 23 janv. 1885...	H. F. Perley......	25 nov. 1880...	Thos. Fuller.....	31 oct. 1881.

ANNEXE No 19.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er Juillet 1867 au 30 Juin 1888.

ANNEXE No 19.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

Lettres reçues et expédiées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1888.

Années.	Reçues.	Expédiées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,606	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879* do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	†8,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888	10,493	6,343

* L'arrêté du conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada,* fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des travaux publics, conformément à l'acte 42 Vic., chap 7. Le personnel des employés et commis du département des travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subordonnés et le public, qui s'élève en moyenne à 7,000 lettres par année, ni les chèques du département et autres, dont environ 5,000 sont expédiés pendant chaque exercice.

† La réduction du nombre de lettres reçues et envoyées n'est pas due à une diminution de cette correspondance, mais à un changement dans le mode de classement depuis le 1er avril. Jusqu'à cette date, tous les comptes étaient enregistrés séparément, et une lettre accompagnait chaque paiement. Maintenant les comptes sont classés par matières, et jusqu'à trente ou quarante comptes sont quelquefois compris dans un seul numéro ; de plus on a substitué des avis imprimés aux lettres qui accompagnaient autrefois les paiements. Ces changements ont fait faire une très grande économie de temps, et facilitent beaucoup l'expédition des affaires du département.

ANNEXE No 20.

DÉPENSES ANNUELLES

DANS CHAQUE PROVINCE

POUR

L'EXÉCUTION ET L'AMÉLIORATION

DES

TRAVAUX PUBLICS, CANADA,

Par O. DIONNE, comptable.

ANNEXE No 20.—État résumé indiquant les dépenses faites annuellement, dans chaque province, pour l'exécution et l'amélioration des travaux publics, Canada, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1887.

Exercice.	Nouv.-Ecosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Divers	Total
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868...	485,206 86	....	22,090 19	138,939 77	133,510 38	....	....	....	130 18	779,877 38
1869...	212,068 11	....	109,272 81	62,432 99	182,298 76	4,213 13	....	....	....	570,285 80
1870...	420,800 64	....	1,020,327 42	387,909 49	202,915 99	52,565 60	15,232 30	....	....	2,099,751 44
1871...	1,163,816 09	....	909,169 15	1,393,851 24	263,730 86	72,717 15	17,443 35	15,074 16	....	3,835,802 00
1872...	1,798,130 55	....	2,544,835 81	1,670,722 69	768,459 05	146 805 44	....	274,683 44	2,776 32	7,206,413 30
1873...	1,553,792 15	....	2,879,278 32	1,614,502 99	1,097,752 09	131,128 07	....	143,292 65	2,330 55	7,422,076 82
1874...	1,127,544 47	69,000 00	2,141,337 86	1,524,390 78	1,533,625 49	120,806 13	....	206,341 75	6,778 19	6,729,824 67
Total	6,761,358 87	69,000 00	9,626,311 56	6,792,749 95	4,182,292 62	528,235 52	32,675 65	639,392 00	12,015 24	28,644,031 41
1875...	1,433,812 58	85,393 79	1,782,061 44	1,588,187 87	2,401,697 15	326,467 20	236,363 63	522,582 06	14,630 97	8,391,236 69
1876...	683,243 17	120,909 25	634,529 87	1,397,275 70	4,143,771 35	967,823 23	614,864 87	423,065 32	8,519 56	8,991,002 32
1877...	566,344 11	266,425 60	773,253 07	2,303,292 78	3,941,443 00	383,871 58	138,611 87	327,524 21	5,870 89	8,706,637 11
1878...	238,412 84	61,183 03	436,794 40	1,701,403 30	3,736,133 59	958,835 99	71,313 44	160,127 97	8,886 99	7,372,941 60
1879...	238,123 09	72,857 08	314,788 42	1,481,659 12	3,652,781 55	446,273 41	16,150 60	89,624 01	17,828 15	6,330,085 43
Total	3,159,935 79	606,768 80	3,941,227 20	8,471,818 77	17,875,826 64	3,083,271 41	1,077,334 41	1,522,923 57	55,766 56	29,791,873 15
1880...	169,014 87	49,755 99	432,962 85	2,724,939 97	3,656,606 62	1,708,014 88	67,387 09	144,545 54	12,455 36	8,965,731 07
1881...	260,083 89	52,058 44	363,883 26	1,500,736 14	4,047,365 07	947,639 03	45,261 13	1,057,396 36	16,217 85	8,290,641 17
1882...	362,971 93	37,641 02	263,395 20	1,108,636 04	2,676,566 33	58,063 32	1,754,678 21	1,729,138 91	36,036 23	8,447,127 19
1883...	560,158 53	99,340 63	630,297 27	2,192,5[illegible]8 17	3,3[illegible]9,204 64	81,321 08	4,190,399 58	3,861,591 00	35,818 86	15,010,652 76
1884...	1,610,310 55	177,498 06	714,796 96	2,311,469 25	6,861,855 48	184,161 40	80,424 16	6,821,260 95	69,469 48	18,861,245 29
1885...	427,428 44	183,968 40	736,212 39	1,573,185 61	7,751,253 57	167,765 69	91,242 90	4,409,686 65	50,670 08	15,391,418 73
1886...	411,712 51	128,579 72	755,542 47	2,047,360 65	3,228,275 25	258,280 31	123,936 13	3,831,528 28	24,964 71	10,810,160 03
1887...	688,260 61	61,788 67	461,846 85	1,486,949 51	2,571,889 89	127,717 77	214,891 60	1,443,420 22	29 58	7,146,794 70
Total.	4,519,951 33	790,630 93	4,348,937 25	15,345,844 34	34,283,021 85	3,532,963 48	6,568,191 70	23,298,570 91	245,662 15	92,933,773 94
Gr'nd Total.	14,441,245 99	1,466,399 73	17,916,476 01	30,610,413 06	56,341,141 11	7,144,470 41	7,678,201 76	25,460,886 48	313,443 95	161,372,678 50

O. DIONNE,
Comptable.

[1888]

ANNEXE No 21.

INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS EMPLOYÉS

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS

DU

CANADA,

1815 À 1889

D'APRÈS LES INFORMATIONS OBTENUES. LES INGÉNIEURS DE CHEMINS DE FER, GÉNÉRALEMENT, NE SONT PAS NOMMÉS.

N.B.—Le soussigné corrigera dans le rapport de l'année prochaine, toute erreur ou omission dont on voudra bien l'avertir.

On publiera dans un rapport ultérieur une liste alphabétique des surintendants des canaux, ainsi qu'une liste des ouvrages les plus importants, et des ingénieurs qui en ont dressé les plans, devis, etc., ou présidé à leur construction.

OTTAWA, 24 novembre 1888.

G. F. BAILLAIRGÉ,
D.-M. T. P.

ANNEXE No 21.

(Réf. n° 93,301.)

Ingénieurs employés sur les travaux publics de 1815 à 1889, suivant les informations obtenues, à part les ingénieurs de chemins de fer.

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Allison, J. C.	Ingénieur-adjoint, havres, Provinces Maritimes	Oct. 1883-88.
Anderson, W. P.	Ingénieur en chef, marine et pêcheries	23 oct. 1874-88.
Armstrong, capitaine Charles Logie	Lac Saint-Pierre, dragage, etc	1857-67.
Arnoldi, John Roger...	Ingénieur mécanicien en chef	6 déc. 1859.
	Surintendant des dragueurs et du dragage, Ontario et Québec	1880-88.
	Ingénieur mécanicien, édifices publics, Ottawa, etc	7 juillet 1883-88.
Asterbrooks, capitaine.	Ingénieur de l'artillerie royale, première tentative pour la pose d'un câble à l'usage du pont suspendu, Ottawa ...	1826.
Atherton, Charles.	Dragage, lac Saint-Pierre, directeur des explorations et recherches	1842-43.
	Devis pour les dragueurs, etc	9 sept. 1842.
Austin, G. F.	Brise-lames, Ile Chantry, lac Huron, etc	1875-82.
	Explorations des havres, Provinces Maritimes	1883-84.
	Exploration du site du pont sur la rivière Ottawa, au Portage-du Fort, etc	1885-86.
Aylmer, J. A.	Agrandissement du canal Lachine, corps des ing	Juillet 1873-79.
	Ecluse de Sainte-Anne agrandie do	do 1880-81.
	Ingénieur résidant, construction des écluses et canaux nouveaux pour la navigation de la rivière Trent	Juin 1882-88.
Baillairgé, Charles.	Architecte et ingénieur, travaux publics, Québec et Ottawa.	1860-65.
	Rapport sur la nouvelle prison construite sous lui à Québec	11 février 1863.
	Architecte conjoint, édifices du parlement, Ottawa	1863-65.
	Bassin de la Princesse Louise, etc, Québec	1875-76.
Baillairgé, Geo. Fred...	Canaux, havres et routes, prov. Québec et Ontario	22 sept. 1844.
	Explorations.—Jetées en bas de Québec, rivière L'Assomption, etc	1846-1853.
	Ing. résidant, canaux de la Jonction et de Williamsburgh.	1853-1856.
	Explorations et réclamations, canaux Chambly et Beauharnois	1849-1864.
	Chemins du Saguenay, de la Métapédiac, de Gaspé et de Témiscouata, etc	1858 à 1866.
	Rédaction du second rapport général des travaux publics...	1er juillet 1867.
	Déversoirs, etc., canaux de Cornwall et de Beauharnois....	1856-1870.
	Sondage du chenal du Saint-Laurent, de Québec à Montréal..	1868-1869.
	Canal de la Baie-Verte, route proposée et projet de construction	Août 1870-73.
	Tracé et devis, écluses des lacs Muskoka et Rousseau	Juin, juillet 1866.
	Assistant-ingénieur en chef, travaux publics, Canada	5 juillet 1871-79.
	Tracé et devis Can. projeté des Cèdres et rel. du St-Laurent	1872-73, 1875-76
	Tracé et devis Ecluses du Fort France au pied du Lac-à la-Pluie; études préliminaires pour construction des nouveaux bassins du havre de Québec, et à Lévis	1875-76.
	Ing-surintend. des canaux de la province de Québec	22 juin 1877-79.
	Député-ministre des travaux publics du Canada	4 oct. 1879-83
	Rédaction du troisième rapport général des travaux publics.	1867-82.
Baird, N. H.	Membre de l'Institut des ing-mécan. et civils d'Angleterre	1831.
	Canal Murray projeté lac Ontario	1833
	Rapport sur le canal Beauharnois projeté	1835
	do sur le projet de navigation de la rivière Trent. Ecluses 134 x 33 pieds; 5 pds. d'eau sur les buscs. Travaux commencés en 1837; en grande partie terminés en 1844	1835-36.
	do sur l'agrandissement du canal Welland.	1837.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada.—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
	Travaux commencés le 30 nov. 1824. Canal ouvert le 30 nov. 1829. Ecluses originales en bois 110 x 22 pieds avec 7½ pieds d'eau sur les buscs. Mort en août 1849, à Brattleboro, Vermont, E.-U.	
	Rapports sur les ponts et chaussées, Cantons de l'Est, P.Q.	1846-47-48.
Barclay, E. J.	Corps des ing., canal Saint-Pierre, Cap-Breton	1872.
Barrett, Alfred	Rapport sur la navigat. intérieure entre les lacs St-François et Ontario, aussi sur le canal projeté de Rapide-Plat...	1830.
	Rapport sur la navigation de la Grande-Rivière, Ont.	7 oct. 1843.
	Premier agrandissement du canal Lachine; écluse et barrage de Saint-Ours, etc	1841.
	Explorations, riv. St-Charles et ponts sur la riv. Ottawa à Vaudreuil, etc. Mort, 18 juillet 1849, à Montréal	1843-48.
Bayfield, Amiral Hy W., Mar. Royale.	En charge de l'exploration du fleuve et du golfe Saint-Laurent, pour l'amirauté	1817-60.
	Rapports au sujet du creusement du chenal dans le lac Saint-Pierre	1831-35-46.
Beaudry, J. A. U.	Relevés de havres projetés, province de Québec	1883.
Belanger, Ernest	Ing.-asst. Relevés de havres projetés, etc., P.Q	1884-87.
Belcher, A. J.	do Nouveaux canaux de la rivière Trent	1882-88.
Belcher, Thos. Deaves	Ing. surintend. des canaux, écluses, glissoires, barrages et estacades sur la rivière Trent, de Trenton, lac Ontario, au lac Scugog	Juillet 1873 à 1884.
Bell, Andrew	Nouveau canal de Carillon, sur la rive nord, et nouvelle glissoire sur la rive sud de la rivière Ottawa, et barrage de cette rivière	Juin 1870 à nov. 1885.
	Exerçant sa profession à Arnprior, etc.	1885 à 1889.
Bell, capt.	Surintendant du dragage du grand chenal du lac Saint-Pierre. Mort, automne de 1856	1852-56.
Bellingham, A.	Ass. ing. résidant, canal Lachine, 2ème agrandissement, biefs culminants	1873 à 1878.
	Quitta le service 1er octobre 1878.	
Bender, E. P.	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, province de de Québec, etc	1880 à 1887.
Bennett, William	Ing résidant. Bassin de carénage d'Esquimalt, Ile Vancouver, Colombie-Britannique	1er sept. 1883 à janv. 1888.
Berlinguet, Thos	Premier service pendant l'examen préliminaire du site des bassins de la Princesse Louise à Québec	1875-76.
	Relevé, havre des Trois-Rivières, etc., P.Q	1881-82.
	Assistant, relevé hydrographique de la Pointe-aux-Trembles au Cap Charles	Juillet 1883.
	Ingénieur résidant, travaux du Saint-Maurice, et ingénieur de la commission du havre des Trois-Rivières, etc.	1884-88.
	Ingénieur résidant, écluse et barrage, rivière Yamaska et divers travaux à Sorel, et sur les rivières Saint-François et Nicolet	1888.
Bertrand, Joseph Têtu	Corps des ingénieurs, travaux publics à Ottawa et relevés de havres, P.Q	1884-88.
Bertrand, L. N.	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations, Québec et Ontario	1884.
Bolton, Major D., I. R.	Description du barrage à Long Island sur le canal Rideau, construit en 1836	1839.
Boswell, St. G	Corps des ingénieurs, travaux publics, bassin de radoub à Lévis, et ensuite bassins de la Princesse Louise à Québec	1876-88.
Boulay, Philéas	Corps des ingénieurs, travaux publics, canaux, etc.	15 mars 1870-71.
	Assistant, tracé du canal projeté des Cèdres	1872-73, 1875-76.
	A Ottawa, département des chemins de fer et canaux, etc.	1876-88.
Boyd, John Edward	Ingénieur résidant, chemin de fer Européen et Nord-Américain, par le gouvernement du Nouveau-Brunswick	1856-60.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
	Ing. en chef et surintendant général du chemin de fer E. et N.-A.	Déc. 1860-67.
	Ing. asst. Département des travaux publics, Ottawa	1er sept. 1867-71.
	Ingénieur en chef, chemin de fer du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard	10 mai 1871-75.
	Ingénieur résidant, chemin de fer du Nord, gouvernement de la province de Québec	1876 et 1879
	Ing. en charge, Travaux, Provinces Maritimes	Mai 1880 à juin 1881.
	Corps des ingénieurs à Ottawa	1881-83.
	Ing. rés. Bassin de la Princesse Louise à Québec et bassin de radoub à Lévis, pour le dép. des travaux publics.... Mort à Ottawa, novembre 1887.	Sept. 1883 à nov. 1887.
Breen, Thomas	Corps des ingénieurs. Travaux publics, havres, etc., province de Québec	1882-88.
Brophy, G. Patrick	Corps des ingénieurs des travaux publics	Juillet 1867.
	Asst. du surintend. des glissoires et estacades, Ottawa	6 juillet 1873.
	Surintendant do do	24 juillet 1875-88.
	J B Brophy a été surintendant du 1er juillet 1879 à 1880	
Brophy, John Byrne	Assistant de l'ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa	1er janv. 1876.
	Ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa.	1er juillet 1879.
	Ing. résidant. Division du chemin de fer C.A. et C.P.C.	1er avril 1880.
	Ing. de division, chemin de fer Cap-Breton	28 juin 1886.
Brotherton, A. S.	Corps des ingénieurs Travaux publics, havres, etc., en bas de Québec	1881-82.
Browne, Edward	Rapport sur les eaux intérieures du district de Newcastle...	18 fév. 1858.
Brown, Gustavus A.	Ingénieur assistant Travaux publics, Provinces Maritimes	1er juillet 1872-88.
Burnett, Thomas	Ingénieur anglais ; fit le tracé et les plans du canal Lachine. Canal commencé le 17 juillet 1821. do ouvert en août 1824. Profondeur, 4½ pieds sur les buscs. Ecluses en pierre, 100 x 20 pieds.	Printemps de 1820.
Burwell	Relevé du havre de Goderich	1827.
By, lieut.-col., Ing. Roy.	Ingénieur surintendant. Canal Rideau, Ottawa à Kington	Sept. 1826.
	Canal commencé 21 septembre 1826. do complété 29 mai 1832. do 126¼ milles de long, 47 écluses de 134 x 33 pieds et 4½ pieds d'eau sur les buscs.	
Carroll, Cyrus	Corps des ingénieurs des travaux publics, havres, Ontario.	1884-86.
Chaloner, Charles E.	Travaux publics, explorations, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1882-83.
	Assistant de R. Steckel, nivellement géodésique du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, et de la rivière Richelieu, etc	1884-88.
Champion, A. J.	Corps des ingénieurs. Travaux publics des Provinces Maritimes	1888.
Charbonneau, Maxime.	Corps des ingénieurs. Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, rivière Saskatchewan, branche nord. Mort février 1887.	1885-86.
Casey, W. R.	Route proposée du canal des Cèdres, rive nord du Saint-Laurent. Plan, profil et estimation	1842.
Chetwood, Henry Waters King	Corps des ingénieurs, division sud, agrandissement du canal Welland	Février 1883.
Cimon, Simon	Corps des ing. Travaux publics, havres, prov. de Québec. Résigné 11 août 1887. Elu député de Charlevoix pour les Communes, 28 septembre 1887...	1881-87.
Clark, C.	Corps des ing. Nouveaux canaux de la rivière Trent	1882 à 1886.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Clarke, Thomas C.......	Exploration. Navigation de la rivière Ottawa jusqu'au lac Huron	1859.
	Rapport sur la canalisation projetée de cette rivière pour les vaisseaux	2 janvier 1860.
Cliff, John..............	Surintendant des travaux du havre de Montréal.	1832 à 1845.
Clowes, Samuel........	Canal Rideau. Travaux proposés............	1823.
	Canal Welland. do	1824.
	Rapp. général avec estimations des canaux des Galops, du Rapide Plat, de la Pointe à Farran et de Cornwall......	1826.
Cole, capt., Ing. Roy...	Ing. consultant. Construction du canal Cornwall .... Canal commencé en 1835 ; ouvert en décembre 1842, et terminé en juin 1843.	1833.
Cole, Major P., Ing. Roy.	Rapport sur les causes des inondations à Montréal	29 juin 1841.
Conway, John	Corps des ing. Agrandissement du canal Lachine............	1871-83.
	Asst.-ing. Bassin Saint-Gabriel, canal Lachine	1883-86.
	Ingénieur. Appareil d'éclairage électrique, canal Lachine, Montréal	1886-88
Cornell, J..............	Corps des ingénieurs, travaux publics, agrandissement du canal Lachine, Montréal	1843.
Coste, Louis.............	Corps des ing., travaux publics, Ottawa, etc....	1884-88.
Crawford, William......	Tracé. Agrandissement projeté du canal Beauharnois	1872 à 1876.
	Asst.-ing., approfondissement à 14 pieds, canal Welland....	1er juin 1886 au 1er août 1887.
	Ing. rés., canal Sault Sainte-Marie, Canada............	Août 1887-88.
	Première exploration en 1852.	
Crawley, capt., H. O., Ing. Roy.	Rapports sur le canal projeté de la Baie Verte, entre la Baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent............	19 janvier 1843, et 14 et 19 mars 1843.
Cunningham, Granville C................	Ing. rés., chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard ; asst. ing., en charge des havres, etc, Ile du Prince-Edouard, pour les travaux publics	Avril 1875 à 1878.
Curran, Veysie..........	Asst. ing. résid., division sud, agrandissement du canal Lachine	Novembre 1873.
D'Amours, J. W	Corps des ing, travaux publics, Colombie-Britannique, Victoria, etc. Explorations à l'embouchure de la rivière Fraser, Colombie-Britannique	1885.
Dawson, Simon..........	Glissoires et estacades sur la rivière Saint-Maurice	1852-57.
	Commença l'explor. de la route du lac Supérieur à Ft Garray	1857.
	Commencement des travaux	1867.
	Passage du col. Wolseley et des troupes............	1870.
	Route praticable pour les immigrants............	1871.
Déniel, Emile....	Agrandissement du canal Grenville............	Sept. 1872 à oct. 1880.
	Canal de Panama, Amérique Centrale	Janv., fév., mars, 1888.
Denison, lieut. W., Ing. Roy............	Description des barrages, écluses, etc., du canal Rideau et des ponts sur l'Ottawa	1839.
Dérome, J. B.............	Jetées, etc, prov. de Québec, dép. des travaux publics....	10 juillet 1864.
Derbishire, Stewart. ...	Corps des ingénieurs. Havres et routes............	1873-77.
Desbarats, G. J.	Nouveau canal de Carillon, glissoire et barrage riv. Ottawa.	Août 1879.
	Au département des chemins de fer et canaux à Ottawa....	Janvier 1885-88.
Des Brisay, L. P. W....	Corps des ing., travaux publics, pont sur la rivière de l'Arc à Calgary	18 mars 1887 au 30 avril 1888.
Desjardins, C............	Expl. chenal des vaiss'ux entre St-Roch et l'Ile-aux-Coudres	1881.
Dickinson, John	Commissaire pour s'enquérir des causes des inondations entre Montréal et Québec............	4 octobre 1873.
Dickinson, Jos. E., M. A., Trinity College, Dublin............	Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland............ Décédé en Europe.	15 juillet 1874 au 30 déc. 1879.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Doré, J. E	Corps des ingénieurs, canaux, etc., P.Q	1884–86.
	Chaussée de Saint-Zotique, et mur d'endiguement sur la rive nord du lac Saint-François	1884–85.
	Quitta le service	1er janv. 1886.
Douglas, R. C	Corps des ingénieurs, canaux, etc., Ottawa	Juillet 1872–88.
Drummond —, I.R	Ing. surint. 1er pont suspendu, Ottawa	1826.
Duberger, C. C	Asst. ing. Travaux publics, havres, rive nord Saint-Laurent en bas de Québec	1881.
Duchesneau, A	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine, etc., division de Montréal	Juillet 1872-81.
	Bureau de l'ingénieur surintendant, Montréal	Nov. 1881–88.
Duvernet, lieut.-col. Henry, des ingénieurs royaux	Rapport et estimations. Canal et écluse proposés à Sainte-Anne, rive nord de l'Ottawa, au lieu de l'ancienne écluse en bois entre l'Ile Perrot et Vaudreuil, bâtie en 1816 par la Cie de transport à vapeur de Saint-André, pour les vaisseaux à vapeur de 20 chevaux	13 déc. 1831.
Eads, Jos. B., U. S	Rapport. Améliorations projetées. Havre de Toronto	14 mars 1882.
	Décédé 8 mars 1887.	
Fafard, Eugène	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, etc, P.Q	1888.
Fafard, F. X	do do P.Q	1881.
Faga, J. M	do do Ont	Sept. 1874-80.
Fanshaw, Col., I.R	Commissaire. Canal Rideau	1828.
Farijana, F. C	Exploration. Canal des Cèdres projeté, rive nord du Saint-Laurent	1872-73.
	Havre des Maisons, Iles de la Madeleine, golfe Saint-Laurent	1874-75.
	Havres, Ontario, etc	1875-81.
	Décédé mai 1885.	
Fellowes, Charles L	Employé pendant l'exploration de partie de la route Dawson	1869.
	Corps des ingénieurs, explorations, etc., 2e agrandissement du canal Welland	1870-76.
	Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland	1er juillet 1876 au 30 mai 1882.
Fleming, —	Recommande le dragage de la rivière Richelieu, au lieu de barrage et d'écluse à Saint-Ours	1829.
	Dragage de la rivière Richelieu commencé	1830-31.
	Ing. consultant, canaux Williamsburg et Cornwall	1834.
Forsyth, Robert	Ingénieur surintendant, havre de Montréal et amélioration du chenal des vaisseaux, fleuve Saint-Laurent, de Montréal à Québec	1855 à 1864.
Foulis, Robert	Rapport sur la rivière Saint-Jean, de Frédéricton au Grand Saut, N.-B	31 août 1826.
French, J. Barnard	Corps des ing. C. Welland, div. nord, 2e agrandissement	1876.
Frome, Lt. E. G., I.R	Description du canal Rideau et du pont des Chaudières	28 fév. 1837.
Gamble, F. C	Asst. ing. Travaux publics, Colombie-Britannique	1er mai 1881–86.
	do en charge des travaux publics, Colombie-Britannique	1er janv., 1886-88.
	Ingénieur résidant et agent du ministère des travaux publics, Colombie-Britannique	1er jan. 1888-89.
Gamble, S	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain	1855-56.
Garon, L	Assistant ingénieur. Travaux publics, havres, Ontario	1880-81.
Gaudet, J. F	Corps des ingénieurs. Exploration de la route Dawson, entre la Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry, 451 milles	1857-59.
Gauvreau, Pierre	Corps des ingénieurs et architecte. Travaux publics P.Q	1850-67.
	Ensuite au service du gouvernement provincial de Québec jusqu'à son décès le 16 mai 1884, à l'âge de 71 ans.	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Geddes, —	Ing. consult. avec capit. Cole, I.R. et Fleming. Canaux Williamsburgh et Cornwall	1834.
Gisborne, F. N., Ing. Méc.et électrographe, M.S.R.C., etc., etc	Surintendant, télégraphes du gouvernement, Nouvelle-Ecosse	1848-51.
	Câble de l'Ile du Prince-Edouard posé par lui	1852.
	Surintendant des télégraphes et signaux du Canada	1er mai 1879-88
	Pose des câbles du golfe Saint-Laurent et de la Baie de Fundy	1880.
	Pose des câbles de la Colombie-Britannique	1881-84.
Gouin, W. F.	Corps des ingénieurs, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1884-88.
Gourlay, Robert	Ses projets au sujet des canaux projetés de Welland et Cornwall et des améliorations du Saint-Laurent	1819.
	"Statistiques du Canada" avec carte publiée à Londres, Angleterre	1822.
Gray, Henry A.	Asst. ing. Chemin de fer Intercolonial	1867-74.
	do Département des travaux publics, Canada	1878 à 1880.
	Ing. en charge. Havres, etc., Ontario-Ouest	1881 à 1886.
	Asst. ing. en chef des travaux publics à Ottawa	1886 à 1888.
	Ingénieur surintendant et résidant des travaux publics des Provinces Maritimes	Août 1888–89.
Greene, D. M.—U.S.	Rapp. sur la sciure de bois dans les rivières navigables	10 mars 1871.
Greenwood, H	Corps des ing. Nouveaux canaux de la rivière Trent	1883 à 1887.
Grondin, A. L.	Corps des ingénieurs. Travaux publics. Explorations des havres sur la rive nord du Saint-Laurent	1883.
Guerin, Thomas	Corps des ing., quartiers généraux, travaux publics	1er sept. 1864–69.
	Antérieurement professeur de génie civil à l'Université McGill, Montréal.	
	Assistant de G. F. Baillairgé, exploration du canal de la Baie Verte	1870 à 1873.
	Explorations hydrauliques, Montréal, Ottawa, chutes des Chaudières de l'Ottawa, Manitoba, etc	1873–87.
	Décédé subitement dans son bureau à Ottawa le 7 mai 1887.	
Gzowski, lt.-col. C. S.	Ingénieur, surintendant, chemins, havres, etc., Ontario-Ouest	1842 à 1848.
	Ingénieur des travaux du havre de Montréal	1850 à 1853.
	Ingénieur consultant, amélioration du chenal des vaisseaux entre Montréal et Québec	1850 à 1853.
	Commission des canaux, agrandissement projeté, etc	16 nov. 1870 au 1871.
	Pont International à travers le Niagara	1871 à 1872.
	Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland	14 fév., 1873.
	Rapport sur le projet du canal de la Baie Verte	18 do 1873.
Hale, W. D.	Devis pour le prolongement des jetées de Port Stanley, lac Erié	2 nov. 1849.
Hall, Francis Benj.	Route du canal Welland avec MM. Clowes et Roberts	1824.
	Canal Shubénacadie. Commencé en 1827. Terminé en 1862	1825.
	Surintendant const. canal de la baie de Burlington	1825 à 1832.
	Rapport du canal projeté de la Baie Verte	1825.
	Routes, Ontario	July, 1845.
	Canal Welland commencé 30 novembre 1824; ouvert 30 novembre 1829 pour les vaisseaux de 7½ pieds d'eau et de 21½ pieds de largeur. Ecluses en bois de 110 × 22 pieds.	
Hamel, Félix M	Corps des ing., travaux publics, havres, etc	1er mars 1867 au 1er sept. 1868.
	do Chemin de fer Intercolonial jusqu'au	1er sept. 1870.
	do Travaux publics, Ottawa, do	10 juin 1871.
	do Ch. de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au	Janvier 1874.
	do Canal Culbute, rivière Ottawa, jusqu'au	Août 1874.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Hamel, Félix M	Assistant ingénieur, écluse, etc., rivière aux Lièvres, district d'Ottawa, jusqu'à	1887-88.
Harrington, Thos. W...	Corps des ingénieurs, canaux du Saint-Laurent et de l'Ottawa....	19 juillet 1870.
	Assistant ingénieur. Canaux Lachine, Chambly, Culbute.	1er octobre 1870.
	Assistant ingénieur surintendant. Canaux, province de Québec....	1er mai 1875-87.
	Décédé 26 octobre 1887.	
Harris, major.—I R.....	Canal Rideau, Rapport et estimation conjointement avec col. J. C. Smith et sir G. Hoste....	1825.
	Ecluses proposées 108 × 20 × 5 pieds d'eau sur les buscs.. (Construites ensuite 133 × 33 × 5 pieds d'eau sur les buscs.) Travaux commencés en 1825, terminés le 29 mai 1832, sous le col. By, ing. royaux.	
Haycock, Sam. H......	Corps des ing., agrandissement du canal des Galops	Août 1879.
Heckman, J. W........	do travauv publics, améliorations des rivières.	1886.
Hegan, J. B.	Assistant ingénieur, chemin de fer Intercolonial........	1869 à 1873.
	do travaux publics, Provinces Maritimes.	1873 à 1880. 1882 à sept. 1883.
	Ingénieur en charge, do do ...	Sept. 1883 à juillet 1888.
Henry, George W. .. .	Agrandissement du canal Lachine, division de Lachine.....	Juillet 1880-85.
	Quitta le service juill. 1885 pour ch. de fer C. du P.	
Henshaw, George H....	Ingénieur résidant. Nouvelle écluse et chenal de Sainte-Anne de Bellevue, rive nord de l'Ottawa	Octobre 1873-83.
	Essai sur les inondations du Saint-Laurent	1884.
	Mémoire sur le frazil, sa nature, et les moyens d'empêcher sa formation, lu devant la Soc. des ing. civils du Canada...	1887.
Heyland, A R	Corps des ingénieurs. Trav. publics, Colombie-Britannique	1er octobre 1885 au 19 nov. 1888.
Hill, A. E	Cops des ingénieurs. Trav. publics, Colombie-Britannique	1er oct. 1887-88.
Hopkins, W. R...	Ingénieur résidant. Canal Chambly......	
	Canal commencé.	Octobre 1831.
	Ecluses 118 à 125 × 23½ × 7 pieds d'eau sur les buscs.	
	Canal Chambly ouvert à la navigation	17 nov. 1843.
	Ecluse et barrage proposés de Saint-Ours......	1835.
Hoste, lieut.-col. sir Geo., I. R.	Canal Rideau. Rapp. et estimat. Ecluses devaient avoir 108 × 20 × 5 pieds d'eau sur les buscs. (Changées à 133 × 33 × 5 pieds d'eau sur les buscs.)	1825.
	Trav. commencés en 1826 et complétés 29 mai 1832, sous le col. By, des ingénieurs royaux.	
Hounslow, T.; F. W., R.E.D	Description de la méthode pour lever les bâtisses au moyen des vis, en Canada et aux Etats-Unis......	18 sept. 1841.
James, C	Canal Welland, division sud, 2e agrandissemnnt......	1875.
Jarvis, J. B.	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, fleuve Saint-Laurent au lac Champlain ou de Caughnawaga à Saint-Jean; recommandant sa construction telle que proposée par J. B. Mills, 19 février 1848......	13 fév. 1855.
Jebb, capit., I. R.......	Routes proposées du canal Rideau entre Ottawa et Kingston......	1815 à 1817.
Joslin, H. K.........	Ingénieur résidant, 2e agrandissement du canal Lachine, division de Montréal	Juillet 1872-82.
	Quitta le service le 1er mai 1882. Décédé nov. 1887.	
Keefer, George..	Ingénieur résidant, première construction de la division d'aval du canal Cornwall......	1834-43.
	Ingénienr résidant en charge du canal Chambly, son achèvement et ses améliorations	1844-47.
Keefer, Samuel.	Ingénieur en chef, travaux publics, Ontario et Québec.......	17 août 1841-52.
	Ing. surintendant en chef. Chemin de fer du Grand Tronc.	1853 à 1859.
	Inspecteur des chemins de fer......	1857-64.
	Asst. commiss. du département des travaux publics.........	6 mai 1859-64.
	Commission des canaux......	16 nov. 1870-71.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada.—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
	Rapport sur l'agrandissement du canal Welland	14 fév. 1873.
	do sur la route proposée du canal de la Baie Verte, etc.	18 fév. 1873.
	Président de la Société des ingénieurs civils du Canada.....	1888.
Keefer, Thomas C.......	Assistant ingénieur sur le canal Welland	1842-45.
	Glissoires et estacades de la rivière Ottawa	1846 à 1849.
	Améliorations du fleuve Saint-Laurent	1849 à 1851.
	Exploration et projet de construction du pont Victoria	1851-52.
	Ing. consultant, chenal des vaiss. et havre de Montréal	1853 à 1855.
	Aqueduc d'Hamilton	1857-59.
	Rapport du projet du canal de la Baie Georgienne............	1863.
	Chef du comité exécutif du Canada, exposition de Paris.....	1878.
	Aqueduc de Montréal, etc	1878 à 1887.
	1er président de la société des ingénieurs civils du Canada.	24 juin 1887.
	Président de la société américaine des ingénieurs civils des Etats-Unis............	1888.
	Commission des inondations de Montréal............	1886-88.
Keely, D. H......	Assistant surintendant des télégraphes du gouvernement du Canada	1er mars 1882-88.
Keller, capit. L.	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration hydrographique, Pointe aux Trembles au cap Charles, fleuve Saint-Laurent............	1882-84.
Kelly, Athol D.	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Welland, division nord	1875.
Kennedy, John	Ing. en chef. Havre de Montréal et dragage du Saint-Laurent de Montréal à Québec	20 avril 1875-89.
	Vice-président de la soc. des ingénieurs civils du Canada...	24 juin 1887.
	Commission des inondations de Montréal	1886-88.
Kierkowski................	Corps des ingénieurs. Canal Beauharnois .... Décédé vers 1871.	1842 à 1845.
Killaly, hon. H. H......	Exploration avec N. H. Baird pour le 1er agrandissement du canal Welland............	1837.
	Président du bureau des travaux, Ontario et Québec.........	20 déc. 1841.
	Devis des travaux du havre de Windsor, lac Ontario	1er mai 1843.
	Assistant commissaire des travaux publics ; havre de Windsor, lac Ontario	15 fév. 1851.
	Rapports particuliers, Saut Sainte-Marie, havre de Goderich, jetées en bas de Québec, lac Saint-Pierre, phare de la Pointe Pelée, etc .... Décédé 28 mars 1872, âgé de 72 ans.	1846 à 1862.
Killaly, H. H., jun......	Ingénieur résidant, division d'amont, canal Lachine, 2e agrandissement......	fév. 1876-85.
	Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure.....	1er juillet 1885-88.
	do du canal Rapide Plat, etc	Déc. 1884-88.
King, Chester Henry Waters	Corps des ingénieurs, division sud, agrandissement du canal Welland............	Feb., 1883.
King, William	Assistant ingénieur mécanicien, Ottawa, etc. Edifices publics et dragueurs.	26 déc. 1878-88.
Kingsford, William....	Corps des ingénieurs. Arpentage du canal Lachine.........	1847.
	Service particulier jusqu'à	Juin 1873.
	Ingénieur en charge des travaux des havres d'Ontario......	Juin 1873 à 1880.
	Transféré au département des chemins de fer et canaux......	1880.
Lafleur, Eugène D	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa	27 sept. 1881.
	Assistant ingénieur. Relevé hydrographique du Saint-Laurent............	Juillet 1883 à 1884.
	Havres, Ontario, Québec et Nouveau-Brunswick.	1884–88.
Langevin, H. Laforce.	Bassin de la Princesse Louise, Québec, et bassin de radoub, Lévis............	1884–88.
Languedoc, G. de G ...	Agrandissement du canal Grenville............	Mai 1879 à 1887.
Lantier, E	Corps des ingénieurs. Pendant le tracé du canal projeté des Cèdres	1872–73.
Larue, Adolphe.	Carte hydrographique du lac Saint-Louis	1836.
Lefebvre, Jean.....	Corps des ingénieurs. Chemin Métapédiac, division sud, assistant de G. F. Baillairgé	1857 à 1867.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Legge, Charles.	Corps des ing., quartiers généraux, Montréal, aussi déversoirs, etc., canaux en bas de Prescott	1846 à 1854.
	Ensuite au service des ch. de fer, etc. Décédé ——	
Lepage, J. B	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration des havres et améliorations des rivières	1880-88.
	Antérieurement chargé des routes de colonisation depuis 1857. Province de Québec.	
Lepage, Samuel.	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration des havres en bas de Québec	1883.
Leprohon, C. de B	Corps des ingénieurs, canal Lachine, division sud, agrandissement	Oct. 1875-85.
	Quitta le service, juillet 1885, pour entrer à celui de la corporation de Montréal	
Leslie, William Lewis.	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division sud	Oct. 1872.
Lewis, Col., I.R	Commissaire du canal Rideau	Printemps de 1828.
Light Alex. L	Assistant ingénieur, route de l'ouest, Ontario, sous le lieut.-col. C. S. Gzowski	1842 à 1848.
Lightfoot, F. C.	Corps des ing. Exploration des havres et rivières	Juillet 1874-79.
	Au bureau de l'ingénieur en chef	1879-88.
Lindsay, John	Ingénieur. Explorat. sources de la rivière Ottawa	15 juin 1880.
	Décédé 28 sept. 1880, à Mattawa.	
Lyons, James	Ingénieur surintendant. Améliorations des travaux sur la rivière Trent. Phares du Saint-Laurent, etc	1843-55.
Macdonald, J. Frobisher	Canal Cornwall, etc., arpentages	1842-43.
	Ingénieur surintendant. Canaux Lachine, Chambly, Saint-Ours, etc	1848-52.
	Jetées en bas de Québec	1849.
	Glissoires et estacades sur la rivière Saint-Maurice	1851-52.
	Chemin de Témiscouata, commencé 1856, ouvert 1861, terminé 1866.	1853.
	Décédé à Toronto automne de 1857.	
Macdougall, Alan	Corps des ingénieurs, trav. publics, havres, etc., Ontario...	Sept. 1873.
Maillefert	Ingénieur sous-marin. Examen des rapides du fleuve Saint-Laurent, entre le lac Ontario et le pied du lac Saint-Louis à Lachine	1854.
Maine, Charles	Corps des ingénieurs, havre des Trois-Rivières, glissoires, barrages et estacades du Saint-Maurice	1886-88.
Marceau, Ernest	Agrandissement du canal Lachine	Juillet 1876
	Agrandissement du canal Grenville et de l'écluse Ste-Anne	Août 1877-81.
	Assistant ingénieur. Canaux de la rivière Ottawa, etc	Nov. 1881-88.
McAlpine, hon. W. J., Etats-Unis	Rapport sur la sciure de bois dans la rivière Ottawa, etc....	1er mars 1871.
	Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland...	14 fév. 1873.
McCarthy, Charles	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa, etc	1857-84.
	Mis à la retraite 1er juillet 1884.	
McCarthy, C. J.	Corps des ing., travaux publics, routes, canaux, etc.	Sept. 1872.
McCarthy, James M....	do do sous Thos. Guerin	1883-84.
McCarthy, William	do do travaux sur les riv., etc...	1884-86.
	Antérieurement au service des chemins de fer.	
McCordock, W. J.	Corps des ingénieurs, surintendant du dragage des Provinces Maritimes	1870-88.
McGreevy, Charles ...	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres	1881-83.
McGreevy, Robert	do do do	1881-86.
McKay, E. B	Assistant ingénieur sur la rivière Cowichan, Colombie-Britannique	1er sept. 1887 au 2 fév. 1888.
McLaughlin, Geo. E ...	Asst. ing., travaux publics, Provinces Maritimes	1872-81.
	Ing. en charge, do do	1881 à 1883.
	Décédé 6 octobre 1883.	
McNab, Alexander	Ingénieur en charge. Construction du canal Saint-Pierre par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.	Juillet 1865-67.
	Transféré au département des travaux publics	Juillet 1867-72.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
McNab, Alexander	Nommé ing. du chemin de fer Intercolonial, en opération.. Canal commencé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse 1854. Canal terminé 5 août 1869 par l'Etat.	Novembre 1872.
McNaughton, Chas. E.	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division nord	1875.
McTaggart, J., d'Angl.	Examen et rapport sur le canal Rideau	1827–28.
Melhuish, capit., I.R...	Description de la démolition du Bastion de la Glacière à Québec	1828.
	Ingénieur consultant. Canal Chambly	1831.
Merrill, Horace	Ing. surint. Glissoires et estacades, rivière Ottawa.	20 janvier 1849, 22 juillet 1875.
	1er projet des glissoires du Saint-Maurice à Shawinigan et à Grand'Mère, avec G. F. Baillairgé	1852.
	Barrage de Carillon sur la rivière Ottawa .... Décédé 22 mai 1883.	Juin 1879 à 1883.
Merritt, Thomas	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division nord........	1875.
Michaud, C. E...........	Assistant ingénieur de G. F. Baillairgé, explorations des chemins de Gaspé et de Sainte-Anne des Monts, rive nord du golfe Saint-Laurent........	1861-62.
	Corps des ingénieurs, travaux publics, etc........	1er nov. 1864–70.
	Explor. du ch. de fer du Pacifique, Colombie-Britannique...	1871 à 1873.
	Ing. rés. Barrage et écluse, riv. Yamaska. Riv. St-François et Nicolet, dragage et amélioration	1877 à 1888.
	Ingénieur résidant. Travaux, havres, rive sud, Saint-Laurent	1888-89.
Michaud, Cléophas......	Corps des ingénieurs, travaux publics, explor. des havres...	Juin 1873.
	do do do ...	1884-85, 1887-88.
Millett, Herbert Alfred	do Agrandissement du canal Welland, division sud........	Août 1881.
Millidge, E. G.	Assistant ingénieur, travaux publics, Provinces Maritimes.	1872 à 1888.
	Ing. rés., canal Saint-Pierre, Cap-Breton, etc........ Canal commencé par le gouvernement de la N.-E. en sept 1856, travaux arrêtés en 1866, repris en 1866, et terminés en 1869.	1875 à 1881.
Mills, J. B	Canal projeté des Cèdres........	1833.
	Canaux Cornwall, Williamsburgh et Beauharnois	1833-48.
	Canaux de Caughnawaga........ Décédé 29 juin 1871.	1847-48.
Minnitte, R. C	Canal de la Baie Verte, 1ère exploration pour un canal pour les vaisseaux tirant environ 4 pieds d'eau, alimenté par l'eau douce, à travers la vallée d'Au Lac jusqu'aux lacs Missiguash et de là à la rivière Tidnish	Octobre 1822.
Monro, Thomas	Exploration et construction du chemin de fer Grand Tronc de Montréal à Kingston ; exploration du pont du Saint-Laurent à Montréal ; exploration et plan de l'aqueduc à Montréal	1850 à 1857.
	Asst ing., aqueduc d'Hamilton ; ing. rés. du chemin de fer d'Hamilton à Port Dover	1857 à 1859.
	Travaux publics, Ontario, etc. ; havres de refuge, etc.......	Février 1860-68.
	Inspecteur des chemins de fer	1863.
	Exploration du lac Shebandowan, route Dawson........	1869.
	Explor. et localisat. Agrandissement du canal Welland...	1870-71.
	Ingénieur en charge du canal Welland	Juillet 1872 au 31 janvier 1873.
	Ingénieur résidant, agrandissement du canal Welland, division nord	1873-88.
	Invité au congrès international de navigation à Bruxelles..	30 avril 1885.
	Canal proposé de Toronto à la baie Georgienne ; en charge de l'exploration du bief de partage........	1857.
	Ingénieur de l'aqueduc, cité Pit Hole, Pennsylvanie.	1865.
	Assistant ingénieur, localisation préliminaire et construction du chemin de fer Intercolonial........	1868-70.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Mooney, William........	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division de Montréal	1873.
	Asst. ing., écluse et barrage, etc., à Yamaska..........	1880-84.
	Décédé 2 janvier 1885.	
Mothersill, G. A.	Sous l'ing. en chef. Quartiers généraux, Ottawa..........	Mai 1873-88.
Murdoch, William.......	Brise-lames. Collingwood, lac Huron..........	1871.
	Ingénieur résidant. Travaux publics. Ontario Havres du Port-Arthur et rivière Kaministiquia, etc..........	15 oct. 1884-88.
	Antérieurement employé, surtout sur le Pacifique Canadien, sur les ch. de fer de Picton et Trenton, de Manitoba et du Sud-Ouest, sur les ch. de fer Nord-Ouest, Central et de la Baie d'Hudson, comme ingénieur résidant, de district ou ingénieur en chef..........	1871 à 1884.
Nagle, Gerald J..........	1er surint., glissoires et estacades, rivière Ottawa..........	1843 à 1846.
	Devis, glissoires et estacades, rivière Ottawa..........	28 juin 1843.
Nelson, J. M..........	Inondation de Montréal. Assistant ingénieur du havre......	1884.
Nichols, col. Commandant des I. R.....	Route du canal Rideau exploré sous ses ordres par le capit. Jebb, Ingénieurs Royaux..........	1815.
Nish, A. G..........	Ing. en chef, trav. du havre de Montréal et du chenal des vaiss. du fleuve St-Laurent entre Montréal et Québec...	1864 à 1875.
	Puis entrepreneur du bassin de carénage à Esquimalt, C.-B., etc., jusqu'à 1887..........	24 fév. 1880-87.
	Décédé 31 janvier 1888.	
Norman, Thomas E. ...	Canal des Chats, rive nord de l'Ottawa..........	1853.
	Rapport sur les îles et les pouvoirs d'eau aux rapides des Chats, rivière Ottawa..........	1er mars 1858.
Normand, J. B..........	Glissoires, estacades, piles et barrage, rivière St-Maurice...	1853-88.
	Nommé commissaire pour faire rapport sur les causes des inondations entre Montréal et Québec..........	4 oct. 1873.
	Rapport sur les causes des inondations..........	21 fév. 1874.
	Surintendant *ad interim* des glissoires et estacades, rivière Saint-Maurice..........	1875-76.
Odlum, Ed. John.......	Assistant ingénieur, agrandissement du canal Welland, Division sud..........	Nov. 1872-88.
Oldfield, lieut.-col. J., commandant I.R......	Rapp. sur tentatives de pétardement des portes de Québec..	11 et 13 juillet 1840
Ostell, John..........	Architecte, arpenteur et ingénieur..........	1847-48.
Page, John, sen.........	Ingénieur résidant, canal Welland..........	1842.
	Assistant ingénieur en chef, canal Welland..........	Sept. 1842.
	Ing. rés. Canaux de Jonction et Williamsburgh..........	1850-51.
	Ing. surint. Canaux en bas de Kingston..........	1852-53.
	Ingénieur en chef, travaux publics, Ontario et Québec.......	5 nov. 1853.
	Député commissaire, do do	8 mars 1864.
	Ingénieur en chef, do Canada..........	15 mars 1864.
	Relevé et tracé commencé pour l'agrandissement du canal Welland..........	1870.
	Rapport sur l'agrand. des canaux. Lac Erié à Montréal...	1872 à 1877.
	Rapport du canal projeté de la Baie Verte..........	10 déc. 1873.
	Rapport spécial et général. Canaux du Saint-Laurent......	16 fév. 1880.
	Ingénieur en chef. Canaux du Canada..........	1879-88.
Page, John, jun..........	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine.	Avril 1876-79.
	Assistant ingénieur. Canal Cornwall..........	1880-85.
	Décédé 14 avril 1885.	
Papineau, L. G..........	Corps des ing., travaux publics, Montréal, etc..........	1878-80.
	do do canal Chambly, etc......	1881-83.
	do Relèvement hydrographique de la rivière Richelieu..........	1884-88.
Painchaud, Antoine....	Ing. rés. Construct. chemin de Gaspé et du St-Laurent....	1858-67.
	Président de la corporation des arpenteurs de la prov. de Q.	1888.
Parent, E. H..........	Bureau du cadastre seigneurial..........	1861-64.
	Aux quartiers généraux et aux arpentages, etc..........	15 sept. 1864-71.
	Ingénieur résidant. Canal Grenville..........	Juillet 1872-78.
	Ingénieur surintendant. Canaux Carillon, Grenville et Culbute..........	4 fév. 1879.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Pariseau, L. S.	Ingénieur surintendant, canaux Lachine, Beauharnois et Chambly, écluse et barrage de Saint-Ours, etc.	12 mai 1880-88.
	Corps des ing., agrandissement du canal Grenville	1878 à juillet 1884.
	do Relèvement hydrographique de la rivière Richelieu	1885-88.
Pearse, B. W.	Ing. résidant, travaux publics, Colombie-Britannique	Juillet 1871 à 1881.
Perley, George E.	Corps des ingénieurs à Ottawa	2 juin 1884-88.
	Bassin de carénage de Kingston	Juin 1888.
Perley, H. F.	Corps des ingénieurs du gouv. du Nouveau-Brunswick	Fév. 1848 à juin 1852.
	do do	Août 1856 à déc. 1860.
	do de la Nouvelle-Ecosse	Mai 1863 à août 1865.
	Ingénieur en charge des chemins de fer du gouvernement du Nouveau-Brunswick	Mai 1870 à mai 1872.
	Ingénieur en charge du canal Saint-Pierre, Cap-Breton	31 janv. 1880-88.
	Ingénieur surintendant, travaux publics, Provinces Maritimes, gouvernement fédéral	1er mai 1872.
	Ingénieur en chef des travaux publics du Canada	25 nov. 1880.
	Ing. en chef, travaux havre de Québec et bassin de Lévis	Sept. 1883-88.
	do chenal des navires de Montréal à Québec	31 déc. 1888.
	Vice-président de la société des ing. civils du Canada	24 juin 1887.
	Commission des inondations de Montréal	1886-88.
Perry, capit., Geo. H.	Canal des Chats. Relèvement de la rivière Ottawa et de la rivière des Français	1853-58.
	Ingénieur résidant, canal Culbute, haut de l'Ottawa Décédé en 1888.	Sept. 1873-87.
Phillpotts, lieut.-col., I. R.	Ing. en charge, construction du canal Cornwall	1836.
	Rapport sur la navigation intérieure du Canada	31 déc. 1839 au 3 août 1840.
	Rapport sur l'agrandissement projeté du canal Welland	1841.
Pilkington, Woodford.	Ingénieur résidant. Nouveaux bassins de Québec et bassin de radoub de Lévis	1876 à 1883.
Piper, capit., I. R.	Commissaire des travaux du havre de Montréal.	1830-32.
Pound, Nicholas	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres	1888.
Power, S.	Corps des ingénieurs. Canal Welland	1842-45.
	Devis pour construction portes d'écluses, canal Welland	Oct. 1843.
Raaslof, col. de, ingénieur russe	Ingénieur sous-marin. Examen des rapides du Saint-Laurent entre le lac Ontario et le pied du lac Saint-Louis à Lachine, avec Maillefert	1854.
Randall, —.	Rapport. Canal Welland, en voie de construction	31 mai 1830.
Ranney, G. W	Ingénieur surintendant. Canaux, glissoires, estacades et barrages, rivière Trent, entre Trenton, lac Ontario et le lac Scugog, inclusivement	4 mai 1855 à juillet 1873.
Rheaume, L. N.	Corps des ing. 2e agrandissement du canal Lachine	1er nov. 1877-84.
	Agrandissement du canal du Rapide Plat	Déc. 1884.
	do do Cornwall	1er juillet 1885-88.
Richard, J. F.	Exploration des havres, province de Québec	1881-88.
Rigney, James	Corps des ing., chemins, Cantons de l'Est, P.Q.	1842.
	Asst. ing., travaux, rivière Trent, à Bobcaygeon, etc Décédé en Californie, 6 août 1863.	1843-49.
Ritchie, Thomas	Corps des ingénieurs, Provinces Maritimes	1888.
Roberts, U.S. d'Angl.	Examen de la route du canal Welland projeté avec MM. Hall et Clowes, ingénieurs anglais Canal commencé 30 novembre 1824. do ouvert 30 novembre 1829. Ecluses en bois 110 × 22 × 7½ p. d'eau sur les buscs.	1824.
Robertson, G. E	Corps des ingénieurs, 2e agrandissement du canal Lachine, division inférieure ou de Montréal	Août 1873-85.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
	Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure	Juillet 1885-88.
Robinson, Arthur G....	Assistant ingénieur. Canaux Lachine et Chambly	1843-48.
Rogers, R B.............	Asst. ing. Glissoires, estacades et canaux, riv. Trent.....	1878 à 1881.
	do Division Midland, ch de fer du Grand Tronc..	1881 à 1882.
	do Exploration du canal de la Vallée de la Trent.	1882 à 1883.
	Ingénieur surintendant, glissoires, estacades et écluses de la rivière Trent..........	1er juillet 1884-88.
Rosa Joseph	Corps des ingénieurs. Chemins, ponts, jetées, havres et améliorations des rivières, etc., province de Québec....	29 mai 1856-88.
Rosamond, Joseph A...	Rapport, rivière Saint-François, moulins de Pierreville.....	13 juillet 1875.
	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine.....	Juin 1876-82.
	Ingénieur résidant. Canal Murray, lac Ontario...............	Juin 1882 à 1889.
Ross, John LeBreton...	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Ontario et Québec. Décédé mai 1876.	Décembre 1856-76.
Rowan, James H.........	Corps des ing. Travaux publics, ch. de fer et canaux. Puis ingénieur de district, chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba.	Mai 1860-72.
Roy, Charles F............	Havres. Province de Québec et Provinces Maritimes......	1879-80.
	Chenal des navires entre Saint-Roch et l'Ile-aux-Coudres. Elu membre des Communes pour le comté de Kamouraska en 1877-78. Décédé 13 avril 1882.	1881.
Roy, George P...........	Corps des ing. Travaux publics, havres, prov. de Québec...	1881-82, 1884.
Roy, Joseph R............	do do exploration des rivières et havres de la province de Québec.........................	1883-84.
Royaux, ingénieurs, gouv. impérial........	Agrandiss des canaux des Cascades, du Rocher-Fendu, du Vieux Fort; écluses, 12 p. largeur, profondeur 3½ p.	1817.
	Canaux de l'artillerie, à Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, rive nord de l'Ottawa Ecluses 108 × 20 et 130¾ × 33½ ; 6 pieds d'eau sur les buscs. Plans et devis	1819.
	Achevés	1833.
Rubidge, F. P.	Assistant ingénieur en chef, et architecte du Canada avant et après la Confédération.......................................	15 déc. 1841 à juill. 1871.
	Rapport sur les débarcadères proposés en bas de Québec ...	15 nov. 1846.
	En charge. Explorations et enquêtes, etc., lac St-Pierre...	1847.
	Rapport. Ecluse, barrage et drag. riv l'Assomption.......	27 déc. 1848.
	do Ponts, etc , province de Québec, etc..................	29 nov. 1848.
	do Edifices et autres travaux................................	1846 à 1871.
	Mis à la retraite	Juillet 1871.
Rubidge, Thomas S....	Corps des ingénieurs, construction, canal Williamsburgh..	1844.
	Ingénieur surintendant. Approf. cap des Galops; ouvrage commencé en 1876 et terminé en 1882.....	1875 à 1882.
	Ing. surint. Canal Murray, entre la baie de Quinté et la baie Presqu'Ile, rive nord, lac Ontario................	1881 à 1886.
	Ingénieur surintendant Canaux Burleigh, Buckhorn, Chutes Fénélon, etc , rivière Trent; travaux commencés 1882, terminés 1888..........	1881 à 1888.
	Ingénieur surintendant, agrandissement, etc., canaux Williamsburgh	1880.
	Ingénieur surint., agrandissement, etc , canal Cornwall.. Travaux commencés en 1876 sur la moitié inférieure à partir de Cornwall en montant	1876-1888.
Russell, Lindsay A......	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration de la route Dawson, Fort William sur la rivière Kaministiquia près de la Baie du Tonnerre, lac Supérieur au Fort Garry, (Winnipeg) Manitoba	1857-1859.
Russell, William........	Ingénieur surintendant, ponts et chaussées, rive nord, Baie des Chaleurs, entre la Pointe de la Croix et le bassin de Gaspé	1841-1847.
	Pont de Rimouski, etc	1849.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite*.

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Scott, David	Assistant-ingénieur, glissoires et estacades, rivière Ottawa.	1er oct. 1854-89.
Scott, W. L.	Assistant-ingénieur, commissaires du havre de Montréal.	19 mai 1875.
Secord, William F.	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division sud	Oct. 1872.
Shanly, Frank	Autrefois ingénieur de la ville de Toronto. Nommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial	23 juin 1880.
	Décédé le 13 septembre 1884.	
Shanly, Robert	Assistant-ingénieur, canalisation projetée de la rivière Ottawa jusqu'au lac Huron	1857-58.
Shanly, Walter	Ingénieur-surintendent, construction du canal Beauharnois.	1842-48.
	Ingénieur en charge, canalisation projetée de la rivière Ottawa, entre Montréal et le lac Huron	1857-58.
	Inspecteur de chemins de fer, et ingénieur de divers travaux.	29 oct. 1864-88.
	Elu député aux Communes, 1863-72, juillet, 1885-89.	
Shaw, W. M.	Devis, etc., chemins d'Hamilton à Port-Dover, de London à Brantford, de Brantford à Woodstock	1842-44.
Simmons, Lieut. J. A., Ingénieurs Royaux	Rapport d'une tentative faite à Québec le 13 juillet 1840, de faire sauter par la poudre, une porte de barrière	17 juillet 1840.
Sims, A. H.	Rapport sur les chemins, etc., district de Gaspé	1847-48.
Simpson, Frank	Corps des ingénieurs, canal Welland, division nord	1876.
Sippell, John G.	Ingénieur-surintendent, canaux, province de Québec	Juillet, 1853 à 1877.
	Ingénieur-surintendent, agrandissement du canal Lachine et des canaux de l'Ottawa	1870 à 1879.
	Décédé le 26 septembre 1879.	
Sirois, Joseph Eustache	Corps des ingénieurs, explorations pour havres en bas de Québec et redressement du chenal des navires entre Québec et l'Ile-aux-Coudres	1881-88.
Slater, James Dyson	Corps des ingénieurs, canal Welland	1842-46.
	Ingénieur-surintendent, canal Rideau, etc.	10 juin 1850, au 1er oct. 1872.
	Résigné le 12 septembre 1872.	
	Décédé le 26 octobre 1876.	
Smith, D. C.	Surintendant des phares, Ont., etc	21 juin 1855.
Smith, Colonel J. C., Ingénieurs Royaux	Rapport et estimation des travaux proposés du canal Rideau conjointement avec le lieut.-col. sir G. Hoste et le major Harris, I. R., recommandant des écluses de 108 par 20 pieds et une profondeur d'eau de 5 pieds	1825.
Snow, W. B.	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa	1er août, 1880-88.
	Exploration des havres, Ontario, Québec et Prov. Maritimes	1882 à 1887.
	Autrefois employé surtout sur les chemins de fer et autres travaux importants en Angleterre où il était l'agent de l'évêque de Durham; ultérieurement employé en Afrique	1837 à 1876.
	Divers travaux en Canada	1876 à 1880.
Soare, W. F.	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, Ontario	1885.
Spence, J. B.	Corps des ingénieurs, chemins de fer et canaux, Ottawa, etc.	Oct. 1876-88.
Starke, David	Secrétaire de la commission d'enquête, édifices du parlement, Ottawa	1862-63.
	Rapport sur l'exploration supplém., canal de la Baie Verte	27 déc. 1872.
	Ingénieur-surintendent, canaux, rivière Ottawa	1er mai 1880-88.
	do do nouveaux canaux, rivière Trent, achèvement	Avril 1887-88.
St. George, Percival W.	Commission sur les inondations de Montréal	1886-88.
	Ingénieur et arpenteur, corporation de Montréal	1888 et antérieurement.
Saint-Laurent, Arthur.	Corps des ingén., travaux publics, explor. des havres, P.Q.	1885-88.
Steckel, Louis Joseph, René	Assistant-ingénieur de G. F. Baillargé, tracé de la rive sud du Saint-Laurent pour chemin du golfe, entre Ste-Anne-des-Monts et le cap Rosier, et le bassin de Gaspé	Janvier 1861-62.
	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec.	Avril 1863-74.
	Exploration et forages, bassins de la princesse Louise, Qué.	1875-76.
	Corps des ingénieurs, officier en chef, Canada	1er juillet 1880.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Stevenson, Alexander.	Exploration hydrographique et nivellement géodésique du Saint-Laurent et du Richelieu	Juillet 1881-88.
	Exploration hydrographique. Pointe aux Trembles et Cap à la Roche, fleuve Saint-Laurent	1881, 82, 83.
	Exploration avec André Trudeau pour le canal projeté entre les lacs Saint-François et Saint-Louis	1830-31.
	Rapport du canal projeté de Beauharnois par A. Stevenson et N. H. Baird	1835.
	Adopté sur la recommandation de Samuel Keefer dans son rapport du 17 février 1842.	
Stewart, James	Corps des ing. Travaux publics à divers endroits	1843 à 1858.
	Carte de la débâcle des glaces à Montréal. Travaux de l'écluse Saint-Ours et du canal Beauharnois	1843-44-45.
	Route proposée de la Malbaie à la Baie des Ha! Ha! Saguenay	1847.
	Explor. et plans, jetées proposées en bas de Québec	1846-47.
	Arpentage et nouv trav. canaux Lachine et Beauharnois	1847-54.
	Chemin de fer du Grand Tronc	1854-55-56.
	Assistant ingénieur, canalisation projetée de la rivière Ottawa jusqu'au lac Huron	1857-58.
	Premier rapport génér. Trav. pub. jusqu'à 1849.	
Stoker, George	Assistant ingénieur. Canal Welland	1864.
Sullivan, J. H.	Corps des ingénieurs. Travaux publics. Amélioration des rivières, etc	1880-87.
	Ingénieur résidant, approfondissement du chenal, entre le lac Saint-François et la rivière Saint-Louis	1883-85.
	Amélioration de la rivière Assiniboine	1886.
Summerville, Peter	Asst. ing., trav. pub., explor. havre de Victoria et rivière Fraser, Colombie-Britannique	1er août 1883 au 6 juillet 1887.
Sutcliffe, John	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine	15 juillet 1872-81.
	do do do Ste-Anne	Juillet 1881-86.
	Bassins de Saint-Gabriel, canal Lachine	Août 1883-86.
	Quitta le service, mai 1886.	
Swift, W. H. (de Boston, E.-U.)	Ing. consult. Canal Caughnawaga. Recommande la route proposée par J. B. Mills, 19 février 1848	6 juin 1855.
Symmes, H. R.	Ingénieur surintendant, rivière Saint-Maurice, glissoires et estacades	24 fév. 1858 au 8 oct. 1875.
	Décédé le 8 octobre 1875.	
Taché, Joseph Charles	Corps des ingénieurs à Ottawa	29 janv. 1872.
	Dessinateur en chef	1er juillet 1883.
	Travaux, havres, etc., en bas de Québec, exploration et construction	1882 à 1888.
Tait, Charles Maitland	Employé sur l'exploration du canal Beauharnois	1842.
Tait, T. M.	Ingénieur des travaux du havre de Montréal	1845 à 1848.
Telford, Thomas	Rapport du canal projeté de la Baie Verte entre la baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent	1826.
Thom, G., brigadier général breveté, E.-U.	Rapport sur l'obstruction des rivières navigables par la sciure de bois	27 août 1872.
Thompson, David	Astronome et arp. Etablissement de la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis, pour l'Angleterre	1816 à 1827.
	Fleuve Saint-Laurent	1817.
	Explor. du Lac des Bois	1825.
	do du lac Saint-François	1832-34.
	do Canalisation de la riv. Ottawa jusqu'au lac Huron	1837.
	Explor. du chenal du lac St-Pierre et estimat. du dragage pour l'approfondissement du chenal des navires	1841.
Thompson, E. W.	Asst. ing. Nouvelles écluses et barrage, canal Carillon	Juillet 1872.
Thompson, H. B.	Agrandissement du canal Lachine	Déc. 1872.
	Asst. ing. rés. Canal Culbute, rivière Ottawa	Sept. 1873.
Thompson, H. G	Rapport sur explor. et cartes indiquant les sondages du Saint-Laurent en amont du lac Saint-Louis	Sept. et déc 1836-42

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Thompson, W. G. McNeill, inst. des ing. civ.	Ingénieur résidant. Division sud, agrandissement du canal Lachine	1872–88.
	Entra au service du gouvernement fédéral en avril 1868, comme ingénieur de division sur les explor. et la localisat. du ch. de fer Intercolonial; travailla dans la N.-E., le N.-B. et la province de Québec jusqu'au printemps de 1872.	
	En charge de l'exploration du lac Saint-Louis	Printemps, 1872.
	Adolphe Larue, arp. prov., releva le lac Saint-Louis en 1836.	
Tibbett, Hiram	Description d'une route projetée pour le canal Welland	1823.
Tomlinson, Joseph	Corps des ingénieurs, travaux publics, Canada	1er janvier 1870.
	Ingénieur surintendant des phares du Canada	5 mai 1871-80.
	Inspecteur des ponts de chemin de fer, etc	9 fév. 1880–88.
Townsend, T. B.	Corps des ingénieurs, bureau de l'ingénieur en chef, travaux publics, Ottawa	Sept. 1872–80.
	Entrepreneur des portes d'écluses, agrand. canal Welland	17 juillet 1880.
Tremblay, A. J	Corps des ing. Exploration des havres en bas de Québec	1888.
Trudeau, André	Exploration avec Alex. Stevenson au sujet des améliorations de la navigation entre les lacs Saint-François et Saint-Louis	1830–31.
Trudeau, Louis E.	Corps des ingénieurs. Exploration des havres, etc	Juillet 1875–80.
	do Canaux, etc, P Q	1880–88.
Trudeau, Toussaint	Secrétaire des travaux publics, Ontario et Québec	13 déc. 1859-64.
	Ingénieur en chef des travaux publics	8 mars 1864.
	Asst. commiss. travaux publics, Ontario et Québec	15 do 1864.
	Député-ministre, travaux publics, Canada	Mai 1868-79.
	do chemins de fer et canaux, Canada	22 sept. 1879-88.
Trutch, hon. J. W., C. M. G.	En charge des travaux publics, Colombie-Britannique	1881 à jan. 1888.
	Antérieurement lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique.	
Tully, Kivas	Ingénieur, commissaires du havre de Toronto	1853–88.
	Canal proj. entre la baie Georgienne, lac Ont et lac Huron	1845-51.
Valiquette, U	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa	Mai 1880-88.
Vaughan, capitaine	Surintendant du dragage du nouveau chenal direct dans le lac Saint-Pierre	1844-46.
	En charge du phare de Belle-Ile	1855-61.
	Décédé à Québec, le 9 décembre 1869.	
Walton, D. S	Corps des ing., agrand. C. Lachine; écluse et barr. de St. Ours; canal Chambly; ponts et chauss., etc., de Hull à Grenville, de Bytown à l'Orignal, etc	1843-49.
Weller, J. L	Corps des ing. Nouveaux canaux de la Trent	Juillet 1882-88.
	do Agrand du canal Cornwall, moitié d'aval	Août 1888.
Wells, Alexander W.	Corps des ing Explor. route Dawson projetée entre le Fort William sur la Kaministiquia, Baie du Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry ou Winnipeg, Manitoba	1857 à 1859.
Wells, Arthur	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec, chemins, Cantons de l'Est; agrandissement du canal Lachine, etc	1846.
West, James	Devis pont sur le chenal occidental de la rivière Rideau, près de son embranchement	5 juillet 1845.
	Canal proposé de la baie Georgienne entre l'Ottawa et le lac Huron	23 fév. 1856.
Westmacott, lieut. S., des I.R	Rapport sur les causes des inondations à Montréal	29 juin 1841.
White, lieut. H. A., des I.R	Rapport sur une tentative de faire sauter par la poudre, les portes du *Sally Port* à Québec	11 juillet 1840.
Williams, J. B	Corps des ingénieurs, travaux publics, amélioration de la rivière Saskatchewan, etc., territoires du Nord-Ouest	1885-87.
Wise, Frederick Ashford Milbank	Corps des ingénieurs, exploration de la route du canal proposé du Saut-Sainte-Marie, sous S. Keefer, ingénieur en chef, travaux publics, Canada	1852.

INGÉNIEURS employés sur les Travaux Publics du Canada—*Fin.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
	Corps des ingénieurs, T. P., explorations, havres, Ontario	1860-61.
	Ingén. surintendant, canal Rideau, Ottawa à la rivière Gananoque, près Kingston, Ontario	1st oct., 1872-88.
	Rapport explor. canal Tay, ancien canal ouvert en 1834, de la ville de Perth au canal Rideau.	
Wolfe, major Alex. Jos.	Ingénieur surintendant, chemin de Kempt, de St-Octave de Métis, près du St-Laurent à la Pointe de la Croix, Baie des Chaleurs	1830-32.
Wright, Benjamin.	Agrandissement projeté du canal Welland	1833.
	do des canaux Williamsburgh	1833.
	Ingénieur consultant, canal Cornwall	1833.
Wright, G. B	Rapport, améliorations, riv. Fraser, Colombie-Britannique	1875-80.
Yule, cap. P., Ing. Roy.	Plans, canal et écluse proposés à Ste-Anne, rive sud de l'Ottawa, pour remplacer l'ancienne écluse en bois, bâtie en 1816, dans le chenal de Vaudreuil, entre l'Ile Perrot et Vaudreuil	1835.
	Nouv. écluse en pierre, rive nord de la riv ,190×45 p., 6 p. d'eau sur les buscs, bâtie en 1840-43.	
	Ecluse en pierre agrandie, 200 sur 40 p., 9 p. d'eau sur les buscs ; nouveau chenal avec encaissement et terrassement de chaque côté, dans la rivière en aval de l'écluse, travaux commencés en 1873, terminés vers 1883.	

N. B.—Voir la remarque sur la page du titre de cette liste, relativement aux surintendants de canaux et aux ouvrages les plus importants au sujet desquels les ingénieurs ont fait des rapports.—G.F.B.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

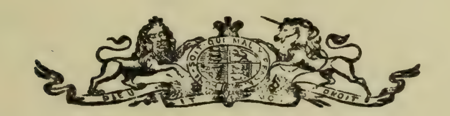
POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1ER JUILLET 1887 AU 30 JUIN 1888,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIME PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.



OTTAWA:
IMPRIMÉ POUR L'IMPRIMEUR DE LA REINE ET LE CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE.
A. SENÉCAL, SURINTENDANT DES IMPRESSIONS.
1889.

MATIERES DU RAPPORT.

CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ GÉNÉRAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE : PAGE.

Distances—Ligne-mère x
Convention et arbitrage x

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes xi
Situation financière xii

INTERCOLONIAL :

Table des distances xii
Dépenses imputables sur le compte du capital xiii
do do do revenu xiv
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice xix
Tableaux comparatifs du trafic xiv
Items généraux xv
Embranchement de Windsor xvi
Prolongement-Est xvii
Division d'Oxford et New-Glasgow xvii
Division du Cap-Breton xviii
Embranchement de la ville de Pictou xviii

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements xviii
Dépenses portées au compte du capital et du revenu xix
Recettes brutes et dépenses de l'exercice xix
Tableaux comparatifs du trafic xix
Embranchement de Carleton xx

LIGNES SUBVENTIONNÉES :

Liste des lignes subventionnées en 1882 xx
do do 1883 xxi
do do 1884 xxix
do do 1885 xxvii
do do 1886 xxxi
do do 1887 xxxv
do do 1888 xl
SUBVENTIONS EN TERRES xliii

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES.

Exposé général xlvi
Chemin de fer Albert du Sud xlvi
Chemin de fer Albert et Athabaska lxxi
Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest xlvii
Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs xlix
Chemin de fer de la jonction de Beauharnois l
Chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord l
Chemin de fer de Brantford, Waterloo et lac Erié li
Chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie l
Chemin de fer de Bouctouche et Moncton l
Chemin de fer de l'Atlantique Canadien li
Chemin de fer de Caraquette lii
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick liii
Chemin de fer de Transport maritime de Chignecton liii

	PAGE.
Chemin de fer de la vallée de Cornwallis	liv
Chemin de fer de Cumberland	liv
Compagnie dite "Dominion Lime"	liv
Chemin de fer du comté de Drummond	lv
Chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.	lv
Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.	lv
Chemin de fer du Grand-Oriental	lvi
Chemin de fer du Grand-Nord	lvi
Chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central	lxxii
Chemin de fer de Jonction de Guelph	lvii
Chemin de fer d'Embranchement de Harvey	lvii
Chemin de fer d'Embranchement de Hereford	lvii
Chemin de fer International	lvii
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa	lviii
Chemin de fer de Joggins	lviii
Chemin de fer du lac Erié, Essex et rivière Détroit	lviii
Chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue	lix
Chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire.	lix
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.	lxxii
Chemin de fer de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest	lxxiii
Chemin de fer de Minudie	lx
Chemin de fer de Montréal et de la jonction de Champlain	lx
Chemin de fer de Montréal et lac Maskinongé	lx
Chemin de fer de Montréal et Sorel	lx
Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat	lxxv
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	lxi
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec	lxi
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—Gravenhurst à Callander.	lxii
Chemin de fer *Northern and Western.*	lxii
Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest	lxxv
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse	lxiii
Chemin de fer de l'Ontario et du Pacifique.	lxiv
Chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau	lxiv
Chemin de fer de Pontiac et de la Jonction du Pacifique	lxv
Chemin de fer Québec-Central.	lxv
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean	lxvi
Compagnie de chemin de fer et de bateaux de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.	lxxv
Ligne Directe	lxvii
Chemin de fer de Norfolk-Sud	lxvii
Chemin de fer de Sainte-Catherine et Niagara-Central	lxvii
Chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.	lxviii
Chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay.	lxviii
Chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne	lxviii
Chemin de fer de Témiscouata	lxix
Chemin de fer de la vallée de la Tobique	lxix
Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce	lxix
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.	lxx
Chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario	lxxi
Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg à la Baie-d'Hudson	lxxvi
Chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	lxxvii
TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND	lxxvii
TUNNEL DE LA RIVIÈRE SAINTE-CLAIRE	lxxviii
COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER	lxxviii

CANAUX.

Liste des canaux	lxxix
Revenu	lxxix
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :	
Information générale	lxxix
CANAL DE LACHINE	lxxxii
CANAL DE BEAUHARNOIS	lxxxiii
CANAL DE CORNWALL	lxxxiii
CANAUX DE WILLIAMSBURGH :	
Canal de la Pointe Farran	lxxxv
Canal du Rapide-Plat	lxxxv
Canal des Galops	lxxxv
do Rapide, améliorations du chenal	lxxxv
CANAL WELLAND :	
Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié	lxxxvi
Bras de la rivière Welland	lxxxvii
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière	lxxxvii
Branche de Port-Maitland	lxxxvii

	Page.
Montréal, Ottawa et Kingston :	
Description générale	lxxxviii
Table des distances	lxxxviii
Ecluse Sainte-Anne	lxxxix
Canal Carillon	lxxxix
Canal Grenville	xc
Haut de la rivière des Outaouais :	
Ecluse et digue de la Culbute	xc
Canal Rideau	xci
Canal Tay :	
Travaux de construction	xcii
Richelieu et lac Champlain ;	
Description générale	xcii
Ecluse et barrage de Saint-Ours	xciii
Canal Chambly	xciii
Rivière Richelieu, levée hydrographique	xciv
Canal Saint-Pierre	xcv
Navigation de la rivière Trent :	
Description	xcv
Etendues navigables et non navigables	xcvi
Nouveaux travaux	xcvii
Canal Murray	xcviii
Canal du Sault Sainte-Marie	xcix
Commission royale, affermage des pouvoirs hydrauliques sur le canal Lachine	xcix
Commission sur la navigation de la Trent	c

CARTES

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Manitoba et Assiniboïa.

DIAGRAMME.

Canaux du Canada.

ANNEXES

	Page.
Etat de la dépense durant l'exercice	1
Dépense totale pour la construction et l'agrandissement	2
Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer	6
Rapport sur le ch. de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef	9
Division d'Oxford, New-Glasgow et Cap-Breton des chemins de fer de l'Etat	11
Rapport général sur les chemins de fer de l'Etat en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat	16
Chemin de fer Intercolonial	16
Prolongement-Est	20
Embranchement du chemin de fer de Windsor	20
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	21

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, etc. :—

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef	23
do T. William, premier comptable	29
do P. S. Archibald, ingénieur en chef	38
do H. A. Whitney, mécanicien en chef	45
Tableau des accidents	52

Chemin de fer de Prolongement-Est—

Rapport par D Pottinger, surintendant en chef	64
do T. Williams, premier comptable et trésorier	66
do H. A. Whitney, mécanicien en chef	72
do P. S. Archibald, ingénieur en chef	71
Tableau des accidents	73

Chemin de fer d'Embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant	74
do R. B. Boggs, comptable	75
do P. S. Archibald, ingénieur	78

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—

Rapport par J. Unsworth, surintendant	80
do W. T. Huggan, comptable	85
do J. Unsworth, mécanicien surintendant	91
Tableau des accidents	99

CANAUX.

Canal Lachine	100
Canal de Beauharnois	102
do Chambly	104
do Saint-Ours	109
par E. H. Parent, Ingénieur-surintendant.	
Rivière Richelieu, par L G. Papineau	115
Relevé des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux	110
Profondeur de l'eau sur les buscs d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly	112
Canaux de la rivière Ottawa—Construction—Entretien :	116
Sainte-Anne, Grenville, Carillon et Culbute	116
par D. Starke, Ingénieur-surintendant.	

PAGE.

CANAL DE CORNWALL 118
par D. A. McDonnell,
Surintendant.

CANAUX DE WILLIAMSBURG 119
par A. G. Macdonell,
Surintendant.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs d'écluse des canaux de Williamsburg 120

CANAL WELLAND (nouveau) 122
do (ancien) 129

Canal d'alimentation, de la jonction à Dunnville et Port-Maitland 135
par Wm Ellis,
Surintendant.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs d'écluse à Port-Dalhousie et Port-Colborne 136
par Wm Ellis,
Surintendant.

CANAL RIDEAU 139
par F. A. Wise,
Ingénieur-surintendant.

CANAL TAY 142
par F. A. Wise,
Ingénieur-surintendant.

TRAVAUX DU CANAL TRENT 143
par Richard B. Rogers,
Ingénieur-surintendant.

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT 146
par D Starke,
Ingénieur-surintendant.

CANAL SAINT-PIERRE 148
par Henry F. Perley,
Ingénieur-dirigeant.

Navigation du Saint-Laurent, tableau des distances 149
Tableau des distances entre Ottawa et Kingston 150
Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1887 et leur ouverture en 1888 151
Tableau des contrats passés entre le 1er juillet 1887 et le 30 juin 1888 152
Tableau général indiquant :—
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888 160
2 Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888 164
3. Conventions au sujet des subventions 180
Liste des chemins de fer en faveur desquels le parlement a voté des subventions 184
Crédits en vertu des actes des subsides annulés ou amendés par des actes subséquents du parlement 190

RAPPORT

1887-1888.

A Son Excellence lord Stanley de Preston,
Gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1886, chap. 37, article 28.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment l'annexe.

Ci-joint (annexes nos 1, 2 et 3) on trouvera un état indiquant les sommes déboursées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans le département prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer, suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada.

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés de l'exercice clos le 30 juin 1887, et qui se rattachent aux chemins de fer particuliers et ceux de l'État, offrent de l'intérêt.

Une grande activité dans la construction de chemins de fer a signalé le dernier exercice, et d'un autre côté les recettes des voies déjà construites accusent une prospérité qu'on n'avait pas encore vue dans le pays. Treize lignes nouvelles sont ajoutées à la liste des chemins de fer canadiens, ce qui fait un total de 64 compa-

* Il est bon de faire observer que tandis que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, le rapport général du ministre contient des renseignements sur les points intéressants qui se rattachent à des lignes subventionnées allant jusqu'à la fin de décembre 1888.

gnies de chemins de fer; d'autres voies ferrées qui étaient en cours de construction l'année dernière sont aujourd'hui totalement ou partiellement en état d'exploitation. Le remplacement des rails de fer par les rails d'acier est devenu à peu près général, et l'équipement des chemins de fer a considérablement augmenté. A la fin de l'exercice il y avait 12,332 milles de chemins de fer terminés (ceux de l'Etat inclus), dont 11,157 en rails d'acier. Le capital payé—y compris les bonis de l'Etat, $129,810,633, les emprunts, $20,592,026, les souscriptions aux actions, $100,000, et la contribution des municipalités, $12,812,836—s'est élevé à $683,773,191.33. Les recettes brutes ont produit $38,842,010—augmentation de près de $5,500,000; les frais d'exploitation se sont élevés à $27,624,683, laissant un surplus de $11,217,327. Le nombre des voyageurs se chiffre par 10,698,638, et la quantité de fret par 16,356,335 tonneaux. Les trains ont parcouru 33,638,718 milles. Dix personnes ont trouvé la mort sur les chemins de fer, et dans la plupart des cas ça été par leur propre faute.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Ligne-mère.

			Milles.
	De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)..		159
	De Montréal (point de départ de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin..............		13
	De la Jonction de Saint-Martin à Callander................		331
Pour cette partie la compagnie a été directement subventionnée par l'Etat, en vertu de son contrat.	De Callander à Port-Arthur	649	
	De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg)	428	
	De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry........................	1,257	
	De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.........	213	
			2,547
	De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet................		15
	Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet...		2,906

Ce chemin étant—en ce qui concerne l'Etat—terminé et transféré à la compagnie qui l'a construit, il ne reste que peu de choses à dire des événements survenus dans le cours du dernier exercice.

L'Acte 51 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction de voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouver-

nement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de 3½ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à la concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque qui constitue la dite garantie couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée sous l'empire d'un arrêté du conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie par le gouvernement, la compagnie l'acceptant "sujet aux changements et corrections de défectuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880."*

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888, et les arbitres, nommés subséquemment, ont siégé à Vancouver et à Ottawa. Ils n'ont pas encore rendu jugement.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements...... ...	894
" " de Prolongement-Est..............................	80
" " de l'Ile du Prince-Edouard..........................	211
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).........	32
Total des milles....................	1,217

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés aux annexes nos 5 à 7, page 11, par l'ingénieur en chef et directeur général, et, dans les annexes suivantes, par le contrôleur général et d'autres fonctionnaires.

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 688 milles de longueur.

La longueur des chemins en exploitation a été augmentée par l'achèvement de l'embranchement de Pictou, 14 milles de longueur.

*Date du contrat de la compagnie.

Les comptes du revenu général de 1887-88 établissent comme suit la situation financière de ces lignes durant le dernier exercice. La longueur moyenne des chemins en exploitation pendant tout l'exercice a été de 1,210 milles, car l'embranchement de Pictou n'a été livré à la circulation que le 28 novembre 1887 :—

—	Moyenne du parcours en milles.	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	886	3,276,441 61	2,912,783 85	....	363,657 76
Prolongement-Est	80	90,954 73	70,552 20	....	20,402 53
Windsor (recettes, un tiers du total).......	32	24,040 33	24,553 55	513 22	....
Ile du Prince-Edouard.	211	229,639 95	158,363 62	....	71,276 33
				513 22	455,326 62 513 22
Total	1,210	....	....	....	454,823 40

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Lignes des malles européennes.

	Milles.	
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup..........................	126	
De la Rivière-du-Loup à Moncton................................	374	
De Moncton à Painsec..	8	
De Painsec à Truro..	118	
De Truro à Halifax..	62	
	——	688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean..	89	
De Painsec à Shédiac..	11	
De Truro à Pictou...	52	
De la jonction Dalhousie à Dalhousie............................	7	
Ligne de ceinture de Saint-Charles...............................	14	
Embranchement de Dartmouth......................................	5	
Embranchement d'Indiantown.......................................	14	
Embranchement de Pictou..	14	
	——	206
		894

Embranchements de quais.

	Milles.
De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0·5
De Stewiacke au quai	1
De la Rivière-du-Loup (ville) au quai	4
	10·5

Compte du capital.

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1888 se répartissent comme suit :

Le coût total du chemin et de son équipement, au 30 juin 1887, était de	$44,995,982 42
Payé au gouvernement du Nouveau-Brunswick pour l'achat du chemin de fer entre Missiquash et la jonction de Painsec, mais qui n'a pas été porté sur les livres de l'Intercolonial avant l'exercice courant	149,441 40
	$45,145,423 82
Moins remboursé	50 00
	$45,145,373 82

Les nouvelles dépenses, pendant l'exercice, ont été comme suit :

Pour Prolongement d'Halifax	$ 8,992 97
Nouvelles améliorations, Saint-Jean	2,513 89
Nouvelles améliorations, Moncton	16,653 56
Nouvelles améliorations, Rivière-du-Loup	3,997 51
Règlements de réclamations se rattachant à la construction de l'Intercolonial	10,004 12
Matériel roulant	258,334 81
Embranchement de St-Charles	106,045 18
Embranchement de Dartmouth	3,442 28
Embranchement de Dalhousie	1,343 00
Embranchement de la Rivière-du-Loup (ville)	355 79
Embranchement d'Indiantown	9,940 45
Embranchement de Pictou (ville)	227,924 51
Voie allant au quai de Sackville	1,398 20
Passage à niveau de Bathurst	4,083 26

Hangar à houille à Amherst....	567 50	
Machines	9,770 25	
Eclisses Servis..................	12,571 50	
Abris et clôtures paraneiges.....	38,998 75	
Appareils pour chauffer les wagons à la vapeur et les éclairer au moyen de l'électricité.	21,617 54	
Dépenses pour la voie d'évitement Richmond, Halifax....	3,830 28	
		742,385 38
Faisant en tout jusqu'au 30 juin 1888....		$45,887,759 20

Compte du revenu.

Les dépenses de l'exercice ont été de..................	$3,276,441 61
Les recettes de l'exercice ont été de...................	2,912,783 85
Excédant des recettes sur les dépenses...........	$ 363,657 76

	1887-88.	1886-87.
Recettes—voyageurs	$ 845,041 65	$ 792,678 56
do fret	1,909,842 04	1,657,695 76
do service de la poste et divers	157,900 16	145,685 51
	$2,912,783 85	$2,596,009 83

Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de.........	$ 316,774 02
La valeur du matériel, à la fin de l'exercice 1887-88, y compris les rails d'acier et le combustible, était de	$ 498,634 83

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :

	Milles.
1887-88	5,936,035
1886-88	5,466,488
Augmentation	469,547

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :

1887-88	56,008,930
1886-87	52,001,928
Augmentation	4,007,002

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :

1887-88	4,939,253
1886-87	4,512,599
Augmentation	426,654

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives ont été :

	Cents.
1887-88	55·19
1886-87	51·74
Augmentation	4·45

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois ont été :

	Cents.
1887-88	66·33
1886-87	62·67
Augmentation	3·66

Frais d'exploitation par mille de chemin de fer :

1887-88	$3,723 23
1886-87	3,265 72
Augmentation	$ 457 51

Le tonnage brut voituré a été :

	Tonneaux.
1887-88	1,275,995
1886-87	1,131,334
Augmentation	144,661

Le nombre total des voyageurs a été :

1887-88	996,194
1886-87	940,144
Augmentation	56,050

Comparaison faite avec les résultats de l'exercice précédent, nous constatons une augmentation de 56,050 dans le nombre des voyageurs, de 144,661 tonneaux dans la quantité du fret, et de $316,774.02 dans le chiffre des recettes. Les frais d'exploitation accusent aussi une augmentation de $448,326.03.

Toutefois, cette dépense comprend une bonne partie des frais qui pourraient en réalité être portés au compte du capital, et est énumérée en détail dans les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant mécanicien que l'on trouvera plus loin. Elle couvre la construction de nouvelles bâtisses pour remplacer celles qui ont été détruites par un incendie, la confection de clôtures en fil métallique sur une distance de 132 milles (les frais d'entretien ordinaire des clôtures se sont élevés à près

de $57,000), l'achat de quatre locomotives pour en remplacer quatre autres qui étaient devenues hors de service, la construction d'un grand nombre de différents wagons pour en remplacer d'autres devenus trop vieux, l'amélioration du service d'eau, le ballastage et le remplacement de traverses. La dépense directe pour le déblaiement de la neige s'est élevée à $67,000, et la réparation des charrues à neige a coûté $ 6,000.

Nous avons déjà fait connaître les principaux articles qui ont augmenté le compte du capital; vous en trouverez l'explication dans le rapport du surintendant. Les plus importants sont: un nouveau matériel roulant qu'il était nécessaire d'ajouter à celui qui existait pour tenir tête à l'augmentation du trafic de la houille et du commerce, la construction de l'embranchement de Pictou, et des déboursés faits pour l'embranchement de Saint-Charles. Ces trois articles absorbent $59 ,304.53 sur la dépense totale de $742,385.38.

Les recettes apportées par le transport du fret, $1,909,842.04, représentent 65·57 pour 100 des recettes brutes, contre 63·86 pour 100 à l'exercice précédent.

En comparant les relevés de cette année avec ceux de la précédente, nous constatons que l'augmentation du trafic s'est produite dans les articles suivants qui, tous, accusent un développement appréciable: farine, grain, bois de service, bétail, poisson et houille. Le trafic du charbon de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'ouest augmente tous les ans: de 570 tonnes qu'il était en 1879, il s'est élevé en 1887 à 192,0 2 tonnes. Néanmoins, les prix de transport ne rémunèrent pas précisément le chemin.

Les wagons à voyageurs sont maintenant chauffés par la vapeur de la locomotive au moyen d'un appareil qu'on est en voie d'installer dans toutes les voitures.

L'emploi de l'électricité pour éclairer un certain nombre de wagons a aussi parfaitement réussi.

Par la construction du nouvel embranchement de la ville de Pictou, entre Stellarton et Pictou, les longs retards et les ennuyeux inconvénients de la traverse du havre de Pictou au moyen du passeur sont évités, et le trafic général en retire un grand avantage.

Le matériel roulant et le chemin sont en bon ordre.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La convention en vertu de laquelle la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne existe toujours. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1888.

Recettes au crédit du gouvernement (un tiers des recettes brutes)	$ 24,533 55
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art	24,020 33
Profit	$ 513 22

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent:—

1886-87	$25,327 58
1887-88	24,533 55
Diminution	$ 994 03

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent:—

1886-87	$26,042 33
1887-88	24,020 33
Diminution	$2,032 00

La ligne est en bon état.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long; elle s'étend de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigés par des officiers supérieurs de l'Intercolonial, administre le chemin.

Au 30 juin 1888, le prix de revient du chemin et de son équipement s'élevait à $1,284,495.76; il n'a rien été ajouté au capital pendant l'exercice.

Les dépenses se sont élevées à	$ 90,554 73
Les recettes brutes à	70,552 20
Déficit	$20,402 53

Les recettes du chemin, comparaison faite avec l'exercice 1886-87, accusent une augmentation de $6,445.10.

Les dépenses du dernier exercice ont été de $3,699.31 moindres que celles du précédent.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état.

DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

A la faveur d'un crédit voté par le parlement en 1882, il se construit en ce moment une voie ferrée qui forme un chemin comparativement droit entre deux points du réseau Intercolonial, savoir, la station Oxford de ce réseau et la Pointe de Brown sur son embranchement de la ville de Pictou, distance de 67·60 milles. En outre, il se construit aussi de 4·75 milles de long à partir de la jonction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, ce qui fait un total de 72·35 milles. La ligne passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, Wallace, Tatamagouche et de la rivière John. Une récente inspection accuse des progrès satisfaisants et font espérer une terminaison prochaine. Un matériel roulant spécial a été acheté pour cette division.

DIVISION DU CAP-BRETON.

En vertu de l'autorisation du parlement donnée par l'Acte 49 Vict., ch. 14 (1886), le gouvernement est à construire, dans l'Ile du Cap-Breton, un chemin de fer à partir de la Pointe-Tupper, sur le détroit de Canso (vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Port-Mulgrave sur la terre ferme), sur une distance de 78 milles, jusqu'à Leatche's-Creek, d'où partent deux embranchements, l'un de 5 milles qui va à Sydney-Nord, et l'autre de 13·75 milles qui se rend dans la ville de Sydney, avec un raccordement de 1·25 mille qui communique avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale au delà de Sydney-Nord et met ainsi cette importante industrie en communication directe avec le réseau Intercolonial. Le même avantage est donné aux mines de charbon de Sydney. La longueur des voies qui sont en construction sera de 98 milles. On trouvera aux annexes un rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat sur ces travaux, et on observera que, selon lui, il y a tout lieu d'espérer qu'ils seront terminés à temps pour que le chemin de fer soit ouvert à la circulation l'automne prochain. Cette nouvelle voie sera mise en communication avec l'Intercolonial (Prolongement-Est) au moyen d'un passeur entre la Pointe-Tupper et Port-Mulgrave.

Il est à propos de faire observer que les pluies exceptionnelles de cette année ont considérablement gêné et retardé les travaux de construction sur le chemin Oxford et New-Glasgow et sur l'embranchement du Cap-Breton.

EMBRANCHEMENT DE LA VILLE DE PICTOU.

Au cours de la session de 1886, le parlement vota un crédit pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial depuis Stellarton, ou près de là jusqu'à la ville de Pictou. Les contrats à cette fin furent passés le 22 décembre 1886, et le chemin de fer a été ouvert à la circulation le 28 novembre 1887.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	113½	
De Royalty-Junction à Mount-Stewart	20	
De Mount-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

	Milles.	
Embranchement du Cap-Traverse, de la ligne de comté au Cap-Traverse	13	
De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		57
		211½

Compte du capital.

Comme il n'a pas été ajouté à la dépense au compte du capital durant le dernier exercice, le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1887-88, reste le même qu'à la clôture de l'exercice 1886-87, savoir........$3,741,780 89

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1888, ont été:

Dépenses brutes	$ 229,639 95
Recettes brutes	158,363 62
Excédant des dépenses sur les recettes	$ 71,276 33

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été:

1887–88	$ 158,363 62
1886–87	155,303 37
Augmentation	$ 3,060 25

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été:

1887–88	$ 229,639 95
1886–87	204,237 45
Augmentation	$ 25,402 50

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été:

	Milles.
1886–87	316,763
1887–88	306,924
Diminution	9,839

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :

1886–87	258,457
1887–88	248,410
Diminution	10,047

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :

1887-88	1,309 922
1886–87	1,249,892
Augmentation	60,030

La valeur des approvisionnements en magasins, au 30 juin 1888, était de $114,743.29.

Le chemin et son équipement sont en bon état.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait par un embranchement qui part du chemin de fer de l'île à la station Emerald (ci-devant appelée County-Line) et va jusqu'au Cap-Traverse, distance de treize milles. L'année dernière le service des convois s'est fait tous les jours, au lieu de deux fois la semaine comme auparavant. Du Cap-Traverse au Cap-Tourmentine, sur la terre ferme, la distance est de 9 milles par le détroit. Ici, par la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard, longue d'à peu près 40 milles, raccordement est fait avec l'Intercolonial à Sackville. Le Cap-Traverse est le lieu d'atterrissement des bateaux d'hiver. Ce service des bateaux d'hiver est contrôlé par le ministre de la marine, et des trains spéciaux y amènent et en rapportent les malles.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885 le parlement a voté une somme de $85,000 " pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie " propriétaire du chemin, " la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de $3\frac{68}{100}$ milles. L'année suivante un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avaient été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne.

Au mois d'octobre 1887 toutes les actions étaient achetées, sauf 33, dont la valeur se chiffre par $552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 20 de ce mois. Le 1er janvier 1886 une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la Compagnie du chemin de fer du

Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton depuis Fairville jusqu'à Carleton, et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués ci-dessous, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemin de fer dans tout le Canada, savoir :—

PAR L'ACTE 45 VICT., CHAP. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Pour un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni excédant en tout.. $660,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de la* 46*e Vict., chap.* 25.)

2. Pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout.. $384,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu des* 46 *Vict., chap.* 25 ; 48-49 *Vict., chap.* 59 ; 49 *Vict., chap.* 10, *et* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout.. $240,000

(NOTE.—*Nouvelle smbvention en vertu de* 48-49 *Vict., chap.* 59.)

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout.. 224,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou à Louisbourg, en vertu de la* 47*e Vict., chap.* 8.)

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

PAR L'ACTE SPÉCIAL 45 VICT., CHAP. 55 (1882). (Sanctionné le 17 mai 1882):

5. Une subvention accordée à la "Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignecton," pourvu que la compagnie construisît, entretînt et exploitât un chemin de fer à navires, à être approuvé par le gouvernement, à travers l'isthme de Chignecton depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy,—par année, pendant vingt cinq ans $150,000

NOTE.—*Modifiée par l'acte spécial* 49 *Vict.*, *chap.* 18)

PAR L'ACTE 46 VICT., CHAP. 25 (1883). (Sanctionné le 25 mai 1883):

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout $320,000

(NOTE.— *Voir aussi* 49 *Vict.*, *chap.* 17, *pour la nouvelle subvention.*)

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout.................. $115,200

NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 47*e Vict.*, *chap.* 8, *et la* 50-51*e Vict.*, *chap.* 24.)

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............. $160,000

(NOTE—*Annulée par la* 48-49*e Vic.*, *chap.* 59.)

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $256,000

(NOTE.—*Ceci fut modifié par l'acte* 47 *Vict.*, *chap.* 8, *sec.* 2, *les mots* "*A la Compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe*" *étant retranchés, et le mot* "*le*" *remplaçant le mot* "*son*" *et les mots* "*pour* 80 *milles de*" *étant omis. Subventionnée de nouveau par la* 47*e Vict.*, *chap.* 8, *comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg, finalement autorisée comme ligne d'Etat par l'Acte* 49 *Vict.*, *chap.* 14).

10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. $156,800

En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour se relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Dempby, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ $102,400

(NOTE.—*Annulée par la* 47*e Vict.*, *chap* 8.)

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $160,000

(NOTE.—*Annulée par la* 49*e Vict., chap.* 10.)

13. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par les* 48-49 *Vic., chap.* 59, 49 Vict., chap. 10, et 50-51 Vict., chap. 24.)

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité $660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

"Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

PAR L'ACTE SPÉCIAL 46 VICT., CHAP. 26 (1883), (Sanctionné le 25 mai 1883):—

17. Avance à la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutis-

sant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de.. $500,000

PAR L'ACTE 47 VICT., CHAP. 8 (1884). (Sanctionné le 19 avril 1884):—

18. Au gouvernement de la province de Québec pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $61,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 150 milles, et n'excédant pas en totalité.. $954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant 15 ans................................ $170,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic.*, *ch* 58, *art.* 1, *parag.* 2.)

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans... $ 30,000

(NOTE.—*Autorisé comme chemin de fer d'Etat par la* 49e *Vict.*, *chap.* 14)

22. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ $211,200

NOTE.—(*La balance non payée annulée, et nouvelle subvention accordée par l'acte* 51 *Vict.*, *ch.* 3.)

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité $960,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vict.*, *chap.* 58, *sec.* 2. *Voir aussi, ci dessous, subvention pour une ligne entre la jonction Jacques-Cartier et la jonction Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies par l'acte en dernier lieu mentionné.*)

24. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ $160,000

25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $272,000

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 51 *Vic., ch.* 3.)

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

(Note.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59.)

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

(Note.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59.)

28. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

(Note.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic, ch.* 10.)

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883) 128,000

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59, *et par l'acte* 49 *Vic., ch.* 10.)

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 262,400

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 24.)

32. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississippi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité 200,000

(Note.—*Voir l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 58, *sec.* 2.)

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 22,400

(NOTE.—*Annulée par la* 49e *Vic., ch.* 10.)

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 217,600

(NOTE.—*Annulée par la* 48-49e *Vic., ch.* 59.)

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

(NOTE.—*Voir conventions autorisées par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 25.)

40. Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 76,800

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par la* 46e *Vic., ch.* 25; *subventionnée de nouveau par la* 42e *Vic., ch.* 10.)

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédiac, et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité.......... 140,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil,—à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an,— et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et

* Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de son terminus à la jonction de Saint-Martin ou de quelque autre point sur le dit chemin, jusqu'au havre de Québec.

canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province; les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada.

" Pourvu, toujours, que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

PAR L'ACTE SPÉCIAL 47 VICT. CHAP. 6 (1884) (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):

44. Relativement à une convention passée avec la province de la Colombie-Anglaise, autorité était conférée d'accorder, *inter alia*, une subvention à la " Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo " pour l'aider à construire une ligne de chemin de fer et de télégraphe entre les points nommés; la dite subvention consistant en terres dont les limites sont fixées par l'acte, et en argent.................... $750,000

PAR L'ACTE 48-49 VIC., CHAP. 59 (1884) (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

45. A la compagnie du chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 166,400

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 96,000

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par les actes* 45 *Vic., ch.* 14, *et* 46 *Vic., ch.* 25.)

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... $19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 24.)

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 92,000

(Note.—*Annulée par* 51 *Vic., ch.* 3.)

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn, jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité... 10,500

(Note.—*Subventionnée de nouveau par la* 49*e Vict., ch.* 10.)

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.............................. 25,600

(Note.—*Subventionnée de nouveau par la* 49*e Vict. ch.* 10, *et le tout modifié par l'acte* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près le village de Leamington, une subvention ne dépassant pas en totalité.. 44,800

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

57. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de 70,000

(Note.—*Annulée par la* 49*e Vict., ch.* 10.)

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.. 320,000

(Note.—*Substituée.*)

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de.. $217,600

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 50-51 *Vict.*, *chap.* 24.)

60. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille ; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle ; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 49*e Vict.*, *chap.* 10, *et pour son pont sur le Saint-Laurent par la* 50-51 *Vict.*, *chap.* 24.)

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 140,800

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

" Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

PAR L'ACTE 48-49 VICT., CHAP. 58 (1885) (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres,—la dite subvention

devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemin de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseils s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada. (*Additionnelle*) $258,000

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer. Par année pendant vingt ans (*additionnelle*)........................... 80,000

64. Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique

avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné),—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada. (*Additionnelle*).. $340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit :

"S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute autre partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et, après cette acquisition, il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

PAR L'ACTE 49 VICT., CH. 10 (1886). (*Sanctionné le juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $96,000

NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *viâ* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 256,000

67 A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouve entre le termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 pas mille, et n'excédant pas en totalité.................... 32,000

(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes* 47 *Vict., chap.* 8, *et* 48-49 *Vict., ch.* 50.)

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippégan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes* 46 *Vict., ch.* 25, *et* 47 *Vict., ch.* 8. *Cette subvention a été annulée par la* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

69. A la Compagnie du chemin de fer Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 118,400

(NOTE.—*Annulée par la* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $179,200

(NOTE.—*Annulée par la* 51*e Vict., chap.* 3.)

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 56,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 32,000

75. Pour un chemin de fer de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 38,400

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.......... 361,170

(NOTE.—*Substituée.*)

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 22,400

(NOTE.—*Substituée.*)

80. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $38,400

(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte* 48-49 *Vict., chap.* 59, *subventionnée de nouveau par la* 50-51 *Vict., chap.* 24, *pour un pont sur le Saint-Laurent.*)

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $1,200 par mille)................................ 186,295

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *viâ* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.. 6,000

(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte* 48–49 *Vict., chap.* 50, *pour la construction de la ligne. Cette nouvelle subvention a été annulée par la* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

85. A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......................... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas en totalité................... 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...................... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

(NOTE.—*Annulée par la* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *viâ* Douglastown, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 70,400

(NOTE.—*Annulée par la* 51*e Vict.*, *ch.* 3.)

93. A la compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf,) une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 11,900

NOTE.—*Additionnelle.*

94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de 70,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 50-51 *Vict.*, *chap.* 24.)

95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de 15,000

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le

fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire."

PAR L'ACTE 50-51 VICT., CHAP. 24 (1887). (*Sanctionné le 23 juin* 1887):—

96. A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400

97. A la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la Jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)...... 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)....... 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 96,000

103. A la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 9,600

104. A la Compagnie du chemin de Brantford, Waterloo et lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $51,200

106. A la Compagnie du chemin de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawipi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

(NOTE.—*Annulée par la 51e Vict., chap. 5.*)

107. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*).. 12,800

108. A la compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 22,400

109. A la compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer de l'Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 96,000

NOTE.—*Transférée par la 51e Vict., chap. 3, à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint Jean.*

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*).. $19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité (*substituée*).. 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de (*substituée*) 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William, vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer du lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-charge," "La Cave," "Les Erables," et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de................ 12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)....... $33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*) 6,400

124. A la Compagnie du Chemin de fer et de Houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro' près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 44,800

125. A la Compagnie du chemin fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de (indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59).. 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées par les actes 45 Vic., ch. 14 ; 46 Vic., ch. 25 ; 48-49 Vic., ch. 59, et 49 Vic., ch. 10) 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées pour sa ligne principale par les actes 45 Vic., ch. 14, et 48-49 Vic., ch. 50).. 96,000

128. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre, vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de (*substituée*).. 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder (indépendamment des subventions accordées pour la ligne principale par les actes 48-49 Vic., chap. 59, et 49 Vic., chap. 10).. $180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer du lac Erié, Essex et la rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49e Vict., chap. 10), une subvention n'excédant pas.. 118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé,

quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.

PAR L'ACTE 51 VICT., CHAP. 3 (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888.)

134. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 49e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*).	$70,400 00
135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)............................	147,200 00
136. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)	9,600 00
137. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de (*substituée*).	32,000 00
138. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés, comparée à la valeur de la	

totalité de l'entreprise ; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $9,600 ; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité (*additionnelle*) $41,100 00

139. A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 49e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*)....... 271,200 00

140. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*). 96,000 00

141. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 200 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmunston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de (*substituée*) 100,000 00

142. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de (*substituée*).. 288,000 00

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..................... 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et

après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de 58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de............ 4,335 00

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.......... 11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre

ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

SUBVENTIONS EN TERRES.

150. Par l'acte 47 Vic., ch. 25, section 7, (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884.)

"Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48–49 Vic., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885.)

151. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

152. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

153. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

154. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

PAR L'ACTE 49 VICT., CHAP. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin* 1886) :—

155. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

156. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *viâ* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

157. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, par toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

PAR L'ACTE 50-51 VICT., CHAP. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin* 1887.)

158. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas

six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

159. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près de Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

160. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medecine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles,—ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer énumérées plus haut, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1888.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin:

Exercice	1883-84	$ 208,000 00
"	1884-85	403,245 00
"	1885-86	2,171,249 00
"	1886-87	1,406,533 00
"	1887-88	1,027,041 92
		$5,216,068 92
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1888		347,070 00
Total jusqu'au 31 décembre 1888		$5,563,138 92

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au gouvernement de Québec pour la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèque à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie du chemin de fer d'Albert, et à la Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1888 (avec les exceptions qui précèdent), est de 37.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 6.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1887.

Compagnie de chemin de fer Albert-Southern.

(*Voir* n° 36.)

L'acte 47 Vict. chap., 8 (1884) autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et allant à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer Albert-Southern; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887, la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *vid* Dorry's-Corner.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er juillet 1888. Au cours du dernier exercice il a été payé $18,428.57 sur la subvention de la compagnie, et au 31 décembre 1888 le total des paiements s'élevait à $19,428.57.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

(*Voir* nos 20 et 63.)

Par l'acte 47 Vict., ch. 8, l'octroi de la subvention suivante fut autorisé:—

"Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170 000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant quinze ans, $170,000."

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 58 (1885) l'octroi d'une nouvelle subvention fut autorisé comme suit:—

"Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews et Saint-Jean et Halifax, *vià* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer."

La Compagnie du chemin de fer International ayant demandé les dites subventions, ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences stipulées, et ayant établi sa compétence à construire et exploiter le chemin, un arrêté du conseil du 19 novembre 1885 autorisa la passation d'un contrat avec elle, et ce contrat fut exécuté le 14 décembre 1885—la compagnie s'engageant à terminer avant le 1er juillet 1889 une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent, à Caughnawaga ou près de là, 9 milles en amont de Montréal, et allant se raccorder au chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Subséquemment la Compagnie du chemin de fer International céda les intérêts qu'elle avait dans le contrat à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, et cette dernière fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil en date du 13 novembre 1886. La convention faite en vertu de cet arrêté porte la date du 6 décembre 1886.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte le pouvoir de faire des arrangements pour traverser l'Etat du Maine, obtint, de la Compagnie du chemin de fer Maine Central, le privilège de circulation pendant 99 ans sur la partie de sa voie comprise entre Mattawamkeag et Vanceborough, sur la frontière. Ces arrangements furent confirmés par un arrêté du conseil du 30 décembre 1886.

Les subventions votées par le parlement pour la construction du chemin s'élevant, comme il est dit plus haut, à la somme de $250,000 par année, pendant vingt ans, il devint nécessaire de répartir cette somme de façon à assurer la construction des chaînons devant se raccorder aux chemins du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse qui conduisent aux havres en question.

En conséquence, on estima le prix de revient des différentes sections de la ligne telle qu'adoptée, et comme résultat un arrêté du conseil fut édicté le 14 juin 1886 répartissant la subvention comme suit:—Pour la section partant du fleuve Saint-Laurent et allant à Lennoxville, $71,100. La section comprise entre Lennoxville et la rivière à l'Orignal est couverte par le chemin de fer International, déjà construit. Pour la section comprise entre la rivière à l'Orignal et Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Maine-Central, $115,500. De Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, des arrangements ont été pris pour la circulation sur les chemins existants. Pour la section comprise entre Harvey et un point sur le chemin de fer Intercolonial près la station Salisbury, $63,400. Le reste de la distance est couvert par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Moncton.

Par des arrêtés du conseil du 3 septembre 1886 et du 24 mai 1887 approbation fut donnée aux plans de tracé pour la distance comprise entre le fleuve Saint-Laurent (à Caughnawaga) et Lennoxville, passant par la ville de Saint-Jean, P.Q., Farnham et Stukely-Sud jusqu'à Magog, et de là passant au nord du lac Magog—le tracé du gouvernement se trouvant ainsi modifié, et la distance légèrement accrue, de 100 milles à $101\frac{50}{100}$.

La partie du chemin comprise entre Caughnawaga, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis de Montréal, et Sherbroke étant virtuellement terminée, ainsi que la partie qui s'étend de l'extrémité de la section construite par la Compagnie du chemin de fer International à Mattawamkeag, ces deux sections furent inspectées, et à la date du 31 décembre 1888 un arrêté du conseil fut passé autorisant le paiement de la subvention annuelle applicable, savoir, $186,600.

Par la construction de ces deux sections et les chaînons intermédiaires de chemin de fer qui ont été achetés pour faire partie du réseau, une communication directe existe aujourd'hui entre le fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga et Harvey. Un raccordement est fait à McAdam et Harvey avec le réseau du chemin de fer du Nouveau-Brunswick allant à St.-Andrews et Saint-Jean ; de là, par le chemin de fer Intercolonial, avec Moncton et Halifax, en attendant que soit terminé le projet d'une route plus directe entre Harvey et Moncton.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte, 42 Vict., chap. 65 (1879), le pouvoir de construire un pont sur le Saint-Laurent près Lachine, a soumis à l'approbation les plans d'un pont qui doit se trouver à un mille en aval de l'entrée du canal Lachine et à environ neuf milles en amont de Montréal. Ces plans ayant été favorablement étudiés au double point de vue de

l'art et de la navigation, furent approuvés par un arrêté du conseil du 1er avril 1882 subséquemment modifié par un autre arrêté du 14 novembre 1885. Les plans ainsi approuvés font voir un pont en acier, avec piles en pierre, ayant deux ouvertures de 408 pieds chacune, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds chacune. Les 216 pieds au centre de chacune des deux ouvertures du chenal offrent une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été ; ces deux ouvertures sont faites sur le principe des ponts à combinaison de haubans et de poutres droites.

Par un contrat passé le 6 décembre 1886, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail à perpétuité de la ligne et des intérêts de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

(*Voir* nos 42 et 6.)

L'acte 47 Vict., chap. 8, autorisant la dépense des $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial partant de Métapédia vers Paspébiac sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédia à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 23 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférées à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement ; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Vict., chap. 17 ; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait. Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date a été de nouveau remise au 1er janvier 1890.

Le département ayant fourni les plans des premiers 20 milles, les travaux commencèrent, et à la clôture de l'exercice, c'est-à-dire au 30 juin 1888, la compagnie avait reçu $300,300. Une autre somme de $15,000 a été payée, et au 31 décembre 1889 le total des paiements s'élevait à $300,300.

Le tracé jusqu'au 60e mille a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le 27 novembre 1888 la compagnie a demandé l'inspection du chemin sur cette distance.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

(*Voir* n° 102.)

L'Acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer de jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{69}{100}$ milles. La compagnie a demandé l'inspection du chemin sur une distance de dix milles, mais au 31 décembre 1888 aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER BELLEVILLE ET HASTINGS-NORD.

(*Voir* nos 54 et 93.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $10,500 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une ligne de chemin de fer d'environ 7 milles, à partir du village de Madoc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central, à Eldorado, et l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention à la compagnie pour le même chemin de fer; cette nouvelle subvention était de $11,900, ce qui portait à $22,400 la totalité de l'octroi. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 novembre 1886, contrat fut passé avec la compagnie, le 12 décembre, pour l'exécution des travaux. Le chemin est construit, et le paiement de la subvention pour toute la distance, 6·84 milles, a été autorisé par un arrêté du conseil en date du 29 décembre 1888. La somme s'élève à $21,888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE, WESTPORT ET SAULT-SAINTE-MARIE.

(*Voir* n° 48.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885) accordait une subvention n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

A la clôture de l'exercice, la compagnie n'avait reçu aucune partie de la subvention, mais subséquemment la somme de $45,000 lui a été payée, et c'est tout ce qu'elle avait reçu au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BRANTFORD, WATERLOO ET LAC ERIÉ.

(*Voir* n° 104.)

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de $57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada méridional.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1891. Un arrêté de la même date approuvait le tracé dont la distance est de 16¾ milles. Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BOUCTOUCHE ET MONCTON.

(*Voir* nos 65 et 101.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas $96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, accordait une nouvelle somme de $6,400 pour deux autres milles, ce qui porte la totalité de la subvention à $102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois fut passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise, qui devait être terminée pour le 1er juillet 1887. A la clôture de l'exercice une somme de $61,053.57 avait été payée sur la subvention, et la compagnie n'a reçu aucun autre paiement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE CANADIEN.

(*Voir* nos 60, 80 et 132.)

Par les actes 48-49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10, la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien reçut une subvention n'excédant pas $134,400 pour une ligne partant de l'île de Clarke, sur le Saint-Laurent, et allant par Lacolle jusqu'à la frontière internationale, environ 50 milles ; aussi, depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil du 17 septembre 1885 et du 1er juillet 1886, des contrats furent passés avec la compagnie pour les travaux en question. Un arrêté du conseil du 4 décembre

1888 a prorogé la date de l'achèvement au 1er août 1890. Le 4 décembre 1888, la compagnie a demandé l'inspection de la section de la Chaudière.

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à $92,864 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 24 août 1886; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43·18 milles.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorise l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $180,000 pour le pont traversant le Saint-Laurent au Coteau, sur la ligne de ce chemin de fer.

En vertu des actes 35 Vict., chap. 83, et 42 Vict., chap. 57, la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique possède le pouvoir de construire ce pont, sujet à l'approbation du gouverneur général en conseil et sur proclamation dans la *Gazette du Canada* faisant connaître cette approbation. La compagnie ayant soumis des plans de ce pont et de l'emplacement, ils ont été approuvés par des arrêtés du conseil du 23 février 1887 et du 26 novembre 1888, et une proclamation à cet effet a été publiée dans la *Gazette du Canada* du 10 décembre 1888.

Une convention portant la date du 5 décembre 1888 a été passée avec la compagnie par la construction du dit pont, un pont à bas niveau, suivant certaines conditions, devis et descriptions approuvés par un arrêté du conseil du 12 du même mois, afin qu'elle puisse obtenir la subvention autorisée par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, plus haut mentionnée.

Une convention supplémentaire faite dans l'intérêt de la navigation et du public pour l'opération d'un tablier mobile dans ce pont a été approuvée par un arrêté du conseil du 29 décembre 1888 et fera partie de la convention principale concernant la construction du pont. Elle exige l'entretien d'un service de signaux à environ un mille en amont du pont, et l'observation des règles et règlements qui seront jugés nécessaires pour protéger le trafic passant dans le chenal navigable du fleuve.

Les principaux caractères du pont que la compagnie se propose de construire sont comme suit:—De la rive nord à l'île Giroux, cinq arches, dont une de 154 pieds d'ouverture; deux arches du tablier mobile de 160 pieds chacune, et deux armatures de 165 pieds chacune. De l'île Giroux à l'île Ronde, 11 arches de 186½ pieds d'ouverture. De l'île Ronde à l'île Clarke, quatre arches de 213 pieds d'ouverture—toutes ayant la largeur des ouvertures au niveau d'eau d'été. La longueur totale du pont, y compris les arches, sera d'environ 4,100 pieds. Le tablier du pont sera de fer en treillis, sa longueur 16 pieds et sa hauteur minima 23 pieds, le niveau des rails étant à 20 pieds au-dessus du niveau minimum de l'eau en été. Le prix de revient du pont, y compris le tablier mobile, est estimé à $470,000. Les travaux de maçonnerie sont en cours.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CARAQUETTE.

(*Voir* nos 7, 41, 68 et 116.)

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 6 mai 1884, les subventions de $192,000 autorisées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie à partir d'un point près de Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Shippegan-Harbor, lui ont été accordées. Contrat fut passé le 20 janvier 1885 pour la construction de la ligne; aux termes de ce contrat, la partie du chemin entre Caraquette et la station de Gloucester, près Bathurst, devait être terminée pour le 25 mai 1887, et tout le chemin pour le 1er juillet 1888. L'acte 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention de $32,000 couvrant les 10 derniers milles; à ce dernier acte, toutefois, fut substitué la 50-51e Vict., chap. 24 (1887), qui accorde la même subvention pour 7 milles. Le 19 février 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour cette subvention. De toutes les subvention accordées, c'est-à-dire $224,000, il a été payé $61,200 au cours du dernier exercice, ce qui porte le total des paiements à $210,050. Le chemin est terminé, à l'exception de certains travaux et du matériel roulant. En attendant leur achèvement, la somme de $13,950 est retenue.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

(*Voir* nos 40 et 143.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. La subvention est maintenant périmée.

L'acte 51 Vict., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer St.-Martins et Upham, lequel chemin a été acheté par la Compagnie du chemin de fer Central; l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacées par des rails d'acier. Le transfert n'était pas encore fait au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TRANSPORT MARITIME DE CHIGNECTOU.

(*Voir* n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vict., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chi-

gnectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vict., chap. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de $170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, $5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement. Le chemin doit être terminé et équipé pour le 1er juillet 1889.

Par un acte spécial, 49 Vict., chap. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vict., ch. 4 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie ayant soumis des plans, ces plans ont été approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888, et la compagnie a pris des mesures pour l'expropriation des terrains nécessaires.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE CORNWALLIS.

(*Voir* n° 128.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de $41,000 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

En vertu d'un arrêté du conseil du 29 mars 1888, la compagnie a reçu l'autorisation de passer contrat pour la construction du chemin qui doit être terminé pour le 1er octobre 1889.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE CUMBERLAND.

(*Voir* n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention de $44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. Un arrêté portant la même date approuvait le tracé.

Au 31 décembre 1888, aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DITE "DOMINION LIME."

(*Voir* n° 108.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention ne dépassant pas $22,400 a été accordée à la compagnie dite *Dominion Lime* pour un chemin d'une longueur d'à peu près 7 milles, d'un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la compagnie de chaux de Dudswell.

Le 12 octobre 1887, contrat a été passé avec la compagnie, et après inspection officielle du chemin, un arrêté du conseil portant la date du 31 décembre 1887, a autorisé le paiement de la somme de $11,840. Aucun autre paiement n'avait été fait au 31 décembre 1888. Cependant, le chemin, qui a $4\frac{80}{100}$ milles de long, est virtuellement terminé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

(*Voir* n° 99.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, qui approuvait aussi les plans du tracé de 12½ milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

En vertu d'un arrêté du conseil du 17 février 1888, la somme de $15,057 a été payée. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ELGIN, PETITCODIAC ET HAVELOCK.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), certains rails en fer ayant déjà servi à l'Intercolonial, évalués à $44,252.82, et qui ont été prêtés au chemin de fer d'embranchement d'Elgin, qui fait maintenant partie de la ligne ci-haut nommée, ont été changés d'un prêt en subvention pour cette compagnie, à la condition qu'ils seraient d'abord remplacés sur la voie par des rails d'acier neufs.

Le transfert n'était pas encore fait au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU PONT DE CHEMIN DE FER DE FRÉDÉRICTON ET SAINT-MARY'S.

Par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 26 (1887), le gouverneur en conseil fut autorisé à faire des avances (garanties par une hypothèque) à la Compagnie du pont

de chemin de fer de Frédéricton et Saint-Mary's pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer au-dessus de la rivière Saint-Jean, les dites avances ne devant pas excéder 80 pour 100 des dépenses faites, et la totalité des avances ne devant pas dépasser $300,000.

Après soumission des plans du dit pont et de ses abords, plans jugés satisfaisants, le 25 août fut pris un arrêté du conseil sous l'autorité duquel fut exécuté, le 12 octobre 1887, un acte d'hypothèque concernant les travaux en question, et un terme de 15 ans à partir de la date de la première avance, l'intérêt payable étant fixé à 4 pour 100 par année. La compagnie s'est mise à la construction du chemin, et sous l'empire de différents arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 14 novembre 1888, elle a reçu des avances qui s'élèvent en totalité à $297,000. Les travaux ayant été inspectés, autorisation fut donnée, le 14 novembre 1888, de livrer le pont à la circulation publique. Le pont raccorde le chemin de fer de Frédéricton à Frédéricton avec le chemin de fer du Nord et de l'Ouest à St.-Mary's.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-ORIENTAL.

(*Voir* nos 88 et 114.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devront être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil, contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 3 mars 1888, couvrant la distance entre Pierreville (rivière Saint-François) et Saint-Grégoire, et l'époque fixée pour l'achèvement de l'entreprise fut prorogée jusqu'au 1er août 1891. Aucun paiement n'avait été fait au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-NORD.

(*Voir* nos 33, 37, 72 et 79.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. Au 31 décembre 1888, aucun paiement n'avait été fait.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention. Aucun contrat n'a été passé jusqu'ici.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE GUELPH.

(*Voir* n° 105.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $51,200 à la Compagnie du chemin de fer de jonction de Guelph, pour 16 milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph.

Un arrêté du conseil du 1er octobre 1887 autorisait la passation d'un contrat, et le dit contrat fut signé le 5 novembre; la date fixée pour l'achèvement du chemin est le 1er janvier 1889.

Les plans du tracé du chemin, 15¼ milles, ayant été inspectés, la compagnie a reçu $46,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 décembre 1888.

COMPAGNIE D'EMBRANCHEMENT DE HARVEY.

(*Voir* n° 103.)

L'acte de 1887, 50–51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $9,600 à la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour l'aider à construire un chemin de fer d'environ 3 milles de longueur, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux. Le chemin a été construit et inspecté, mais aucune partie de la subvention n'était encore payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN D'EMBRANCHEMENT D'HEREFORD.

(*Voir* n° 73.)

L'acte 49 Vict., ch. 10, 1886, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $108,800, pour un chemin de fer depuis Hereford jusqu'au chemin de fer International, dans le township d'Eaton, distance d'environ 34 milles.

La Compagnie du chemin d'embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 30 décembre 1887, autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888. Aux termes de ce contrat les travaux de construction devront être terminés pour le 1er août 1890.

Au 31 décembre 1888 aucune partie de la subvention n'avait été payée, mais 20 milles du chemin étaient terminés et inspectés.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

(*Voir* n° 10.)

En 1883, le parlement accorda une subvention de $156,800 à cette compagnie pour 49 milles de son chemin entre Sherbrooke et la frontière internationale, afin de lui permettre de terminer son chemin et de poser des rails d'acier. La compagnie passa contrat le 20 juillet 1883, et, sous l'autorité de divers arrêtés du conseil, elle a reçu avant l'ouverture de l'exercice, une somme totale de $144,000 pour 45 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 juillet 1887, elle a reçu, pour les $2\frac{80}{100}$ milles restant jusqu'à Lennoxville, une nouvelle somme de $8,960,—soit un paiement total de $152,960.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER D'IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.

(*Voir* n° 24.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser $160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer de Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886,—les premiers dix milles devant être terminés pour le 1er décembre 1886, et le reste pour le 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, $15,000 ont été payées. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888, et le solde impayé a été périmé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES JOGGINS.

(*Voir* nos 76 et 100)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $38,400 pour la construction d'un chemin de fer, d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—le chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas $4,000 pour prolonger

son chemin, de 1¼ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland ; et le 13 octobre 1887 contrat fut passé avec elle à cet effet.

Au 31 décembre 1888 la somme de $26,138.78 avait été payée sur la subvention de la compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU LAC ÉRIÉ, ESSEX ET LA RIVIÈRE DÉTROIT.

(*Voir n°* 133.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1884), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de $118,400 pour 27 milles de son chemin de fer, au lieu de la subvention votée l'année précédente, et le 6 avril 1888 la compagnie fut admise, par un arrêté du conseil du 25 mars, à passer contrat pour la construction d'une ligne partant de Walkerville, sur la rivière Détroit, et allant à la station de Cedar-Creek.

La ligne ayant été construite et inspectée, la compagnie fut autorisée, le 22 décembre, à la livrer au trafic.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE.

(*Voir* nos 55, 84, 119 et 122.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 17 novembre 1885, contrat fut passé pour la construction de 6 milles, devant être terminée pour le 1er janvier 1887.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'article 50-51 Vict., chap. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans la section 2 de l'acte précité, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la " Compagnie du chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue." A la clôture de l'exercice la somme de $17,400 était payée ; depuis, la compagnie a reçu $9,000, ce qui faisait, au 31 décembre 1888, un total de $26,400.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, une subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Un arrêté du conseil du 15 juin 1888 a autorisé la passation d'un contrat pour cette subvention, mais le contrat n'est pas encore signé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LEAMINGTON ET SAINTE CLAIRE.

(*Voir* nos 56 et 123.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention ne dépassant pas $44,800 a été accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'à Leamington, lac Erié.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, a octroyé une nouvelle subvention de $6,400, ce qui porte la totalité des subventions à $51,200.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 13 avril 1886, contrat a été passé avec la Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire, le 3 mai 1886, pour la construction de ce chemin, qui devra être terminé pour le 1er avril 1889. Après inspection du chemin et sous l'autorité d'un arrêté du conseil, la somme de $32,000 a été payée à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MINUDIE.

(*Voir* n° 121.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, 1887, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser $17,600 pour 5½ milles de son chemin de fer à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, Nouvelle-Ecosse.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 février, un contrat portant la date du 26 mars 1888 a été passé avec la compagnie pour la construction de cette ligne qui devra être terminée avant le 1er mars 1889.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.

(*Voir* nos 51, 125 et 136.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention ne dépassant pas $30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas $64,000 a été octroyée à la compagnie. Un arrêté du conseil du 26 août 1887 autorisait la passation d'un contrat, qui fut signé le 25 janvier 1888, pour la construction d'une ligne de 21¾ milles depuis Fort-Covington jusqu'à Massena Springs. A la clôture de l'exercice $16,400 étaient payés, et au 31 décembre 1888 la compagnie n'avait reçu aucune autre somme.

Par l'acte 51 Vict., ch. 3, une nouvelle subvention de $9,600 a été octroyée pour trois autres milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL AU LAC MASKINONGÉ.

(*Voir* n° 74.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention ne dépassant pas $32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé,

P.Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé; aux termes du contrat, le chemin doit être terminé pour le 1er décembre 1888. Les plans du tracé pour une distance de 12¾ milles furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 juin 1888. Sous l'autorité d'un arrêté du 26 novembre suivant il a été payé $19,700, et l'époque de l'achèvement des travaux a été prorogée au 1er décembre 1889.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET SOREL.

(*Voir* n° 47.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de $69,922. Le chemin, qui a 41·67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels $1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(*Voir* n° 46.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $118,400 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard pour la construction d'une voie ferrée entre le chemin de fer Intercolonial à la station de Sackville jusqu'au détroit de Northumberland, à ou près du cap Tormentine, d'où, au moyen d'un bateau-passeur, raccordement est fait avec le réseau du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 19 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 18 mai suivant pour l'exécution de cette entreprise.

Avant la clôture de l'exercice, des paiements avaient été faits jusqu'à la concurrence de $113,440, représentant le plein montant de la subvention à laquelle la compagnie avait droit.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

(*Voir* nos 13, 27, 57, 94 et 107.)

En 1883 le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,400 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la passation d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions. Le chemin doit être terminé pour le 1er août 1890. Aucune partie de ces subventions n'était encore payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD ET DE LA JONCTION DU PACIFIQUE— DE GRAVENHURST À CALLANDER.

(*Voir* nos 1 et 16.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario ; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de $12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de $1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111¼ milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

Le raccordement entre le nord et le sud a été opéré au mois de janvier 1886 ; un convoi de plein parcours a inauguré le service le 27 de ce mois.

Par un arrêté du conseil du 3 mai 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er août 1886.

Au 31 décembre 1886, le total des paiements s'élevait à $1,284,400, ce qui laisse $35,600 pour couvrir certains travaux inachevés. Aucun autre paiement n'a été fait.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NORTHERN AND WESTERN.

(*Voir* nos 11, 29, 50 et 61.)

En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin à partir du chemin de

fer Intercolonial, près de Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. La Chambre avait voté ce crédit pour obtempérer à une demande d'aide en faveur d'une voie ferrée partant du chemin de fer Intercolonial à la traverse de la rivière Miramichi, *viâ* Boiestown et la vallée Nashwaak, jusqu'à Gibson, sur la rivière Saint-Jean, vis-à-vis Frédéricton. En 1884, les travaux n'étant pas encore commencés, le parlement vota un crédit pour la construction, par le gouvernement, de la partie du chemin comprise entre la station de Derby, sur le chemin de fer Intercolonial, et Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de $128,000 pour l'aider à construire son chemin depuis Frédéricton jusqu'à Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat pour la construction de cette ligne subventionnée, de Frédéricton à la Miramichi, quarante milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 du même mois en ayant approuvé le projet. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er juillet 1888.

Le tracé des quarante milles a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu toute sa subvention, $128,000.

En 1885, une subvention de $19,200 fut accordée à cette compagnie pour continuer sa ligne jusqu'à Boiestown, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 26 du même mois pour l'exécution des travaux. Le tracé fut approuvé par un arrêté du conseil du 27. La ligne, qui a 6 milles de long, devait être terminée pour le 1er novembre 1886. Le chemin fini, un arrêté du conseil fut pris le 13 juillet 1886, autorisant le paiement de $18,200 ; la balance, $1,000, fut retenue pour couvrir les frais d'élargissement de certaines tranchées.

En 1885, le parlement autorisa encore l'octroi d'une subvention de $140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western*, à ou près Boiestown.

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois ; le tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fut approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10) 1886), une nouvelle subvention de $32,000 fut accordée à cette compagnie pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terrains des parties de sa voie pour lesquelles des subventions avaient déjà été accordées, et deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham.

Pour cette subvention, contrat fut passé avec la compagnie le 14 août 1886, couvrant toute la ligne, sauf le prolongement de deux milles qui en fut omis. Le 12 avril 1887, la compagnie a passé un contrat couvrant les deux milles en question ; le montant de subvention disponible est de $6,400.

Au 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéricton, et Indiantown, était terminé et exploité; distance, 95½ milles. La subvention accordée était de $313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de $305,600, et elle a été toute payée après l'inspection des travaux et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

A la date du 29 novembre 1888, un arrêté du conseil fut rendu autorisant le paiement d'une somme de $6,300 sur la subvention de $6,400 pour le prolongement en eau profonde à Chatham ($100 étant retenues pour l'achèvement de certains travaux), et cette somme a été payée.

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109½ milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(*Voir* nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ 12 milles, au sud de Lunenburg jusqu'à Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1888, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

Par l'acte 51 Vict., ch. 3 (1888) l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,2C0 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888 un contrat portant la date du 15 octobre a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE D'ONTARIO.

(*Vo r* nos 31 et 115.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne *viâ* Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles, ce qui porte le total de la subvention à $281,600.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA GATINEAU.

(*Voir* nos 8, 26 et 58.)

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885), une subvention de $320,000 a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le village le Désert, distance de 62 milles.

La compagnie ayant demandé l'autorisation de passer contrat, elle lui fut accordée par un arrêté du conseil du 4 juin 1888. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 11 juillet 1888.

Le contrat, quoique dressé, n'était pas encore signé le 31 décembre, et aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

(*Voir* nos 25 et 138.)

En 1884, le parlement accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887. Par arrêté du conseil du 9 juillet 1887, l'époque fixée pour l'achèvement a été prolongée jusqu'au 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil, il a été payé $24,158 pendant le dernier exercice, ce qui porte le total des paiements à $174,828, pour une distance de 71 milles à partir d'Aylmer. La subvention était de $272,000, et la balance impayée est devenue périmée le 1er juillet 1888, aux termes du contrat.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulonge, 59 milles.

L'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Culbute, et d'une subvention de $9,600 pour 3 milles de sa voie depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. Aucun contrat n'a été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC-CENTRAL.

(*Voir* nos 22 et 143.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888.

Au lieu de la balance de cette subvention qui devenait périmée le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de $21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de $288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles. Le contrat pour l'exécution de cette entreprise n'est pas encore signé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

(*Voir* nos 2, 14, 49, 82, 126 et 140.)

Par l'acte de 1882 une subvention de $384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisait cette ligne, reçut une subvention de $80,000. Par l'acte de 1885 une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et par l'acte de 1886 une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883, au sujet des deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; le

10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrats pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Au cours de l'exercice 1887-88, il a été payé $232,013, ce qui porte la totalité des paiements à $690,004.

Le chemin est suffisamment terminé pour les fins d'une exploitation immédiate, et il est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, 190 milles de Québec. Au 31 décembre 1888, aucun autre paiement n'avait été effectué.

L'acte 61 Vict., chap. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi ; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre, et les travaux sont en cours, mais aucune partie de la subvention qui leur est affectée n'était payée au 31 décembre 1888.

LIGNE DIRECTE.

Dans des rapports précédents, et en attendant la conclusion de négociations alors en cours, il a été question, sous le titre "Ligne directe," d'un projet très vaste et très important pour le pays : celui de la construction d'une voie ferrée qui établirait une communication plus directe entre les ports canadiens de l'Atlantique et le réseau de chemins de fer à l'ouest du Saint-Laurent.

Aujourd'hui, certaines parties de ce projet ont été entreprises comme travaux de l'Etat, et une compagnie est en voie de terminer le reste. La route se divise comme suit :—

1. Une ligne partant du fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga, allant *viâ* Sherbrooke, à travers l'Etat du Maine, jusqu'à Harvey, Frédéricton, Salisbury, sur l'Intercolonial, et à Moncton—se raccordant en route aux chemins qui vont à Saint-Andrews et à Saint-Jean, N.-B. Cette ligne est construite par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

2. Une ligne entre Oxford et New-Glasgow, évitant un long détour et rejoignant le chemin de fer de Prolongement-Est à New-Glasgow. Cette ligne a été entreprise par le gouvernement.

3. Une ligne partant d'un point situé sur l'île du Cap-Breton, vis-à-vis le terminus du Prolongement-Est à Canso, sur la terre ferme, et allant à Sydney et Sydney-Nord. Elle est construite par l'Etat.

On trouvera dans le présent rapport, sous leurs titres respectifs, des renseignements au sujet de ces travaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NORFOLK-SUD.

(*Voir* n° 109.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $54,400 à cette compagnie, pour 17 milles de son chemin de fer à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 11 août 1888, la compagnie fut admise à faire un contrat le 23, la date de l'achèvement des travaux étant fixée au 1er juillet 1889.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière, $54,400, a été payée en vertu d'un arrêté du conseil du 29 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINTE-CATHERINE À NIAGARA.

(*Voir* n° 96.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention n'excédant pas $38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA SAINT-JEAN ET DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

(*Voir* nos 90 et 118.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention de $70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention de $70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saint-Jean et de la Rivière du-Loup pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à $140,800. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE STEWIACKE À LANSDOWNE.

(*Voir* n° 87.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Inter-

colonial passant par la vallée de Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, colonies de Stewiacke supérieur et Musquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1888, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT LAURENT, BASSES-LAURENTIDES ET SAGUENAY.

(*Voir* nos 59 et 117.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention de $217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu $92,813, couvrant une distance de 22½ milles. Au 31 décembre 1888, aucun autre paiement n'avait été fait.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA—DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMONTON.

(*Voir* nos 3, 62, 127 et 141.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmonton, le parlement, en 1882, vota une subvention de $240,000, et par l'acte 48-49 Vict, chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas $258,000 pour une ligne partant de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, soit, en totalité, une somme de $498,000 pour aider à ces travaux.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmonton. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *viâ* le lac

Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886. Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1888, des paiements s'élevant, en totalité, à la somme de $249,684, ont été faits en vertu d'arrêtés du conseil et après inspection officielle des travaux. Plus tard, d'autres paiements ont été effectués jusqu'à la concurrence de $151,470, ce qui fait un total de $401,154 jusqu'au 31 décembre 1888, et il a été retenu $32,446 pour couvrir le reste des travaux qu'il reste à terminer. Le 22 novembre, la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 3 (1888), une subvention de $100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmondston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en fut donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA TOBIQUE.

(*Voir* n° 130.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1888), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $89,600 pour 14 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention précédemment accordée par un arrêté du conseil du 9 juillet 1888. Le 14 septembre 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour construire la voie qui devait être terminée le 31 décembre 1888.

A cette date, aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.

(*Voir* n° 75.)

L'acte de 1886, 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $16,000 pour la construction d'un chemin de fer depuis Glenannan jusqu'à Wingham, Ont. Le 20 janvier 1887, contrat fut passé avec la compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 décembre 1886, et les plans du tracé étant approuvés et le chemin étant terminé et inspecté, le paiement de la subvention totale applicable à l'entreprise, $14,656, a été autorisé par des arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DE L'OUEST.

L'acte 50-51 Vict., chap. 20 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, ratifiait une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887, et qui fut subséquemment modifiée sur le contrat qui accompagne l'acte. La convention se résume en ceci :

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libé-

rant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ces engagements, elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à $4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de $500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin,—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et la balance, s'il y en avait, devait être remise à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :—

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888 ; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées. La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris des mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instructions de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DE L'OUEST D'ONTARIO.

(*Voir* n° 66.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni $256,000 en totalité, pour aider la construction d'un chemin de fer depuis Ingersoll *viâ* London, jusqu'à Chatham, Ont., et dont la longueur était estimée à 80 milles.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée,

un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles,—sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu $60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins $800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, *viâ* London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire, et cette location a été approuvée par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1888, une convention portant la date du 4 septembre suivant, a été passée avec la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec pour construire la ligne entre London et Chatham avant le 1er août 1890.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur:

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de notre ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ALBERTA ET ATHABASKA.

(*Voir* n° 158.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à cette compagnie pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Athabaska, et traversant la Saskatchewan du Nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, doivent être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, la subvention a été confirmée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND NORD-OUEST CENTRAL.

(*Voir* n° 156.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et Battleford dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, est dû à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fût terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. Subséquemment, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 22 juillet 1886, la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut acceptée comme entrepreneur de la construction d'un chemin de fer de Brandon à Battleford, moyennant la subvention en question,—après avoir été constituée en corporation par un arrêté du conseil portant la même date et en vertu des dispositions de l'acte. Le contrat fut signé le 12 septembre 1887. En vertu d'un arrêté du conseil du 15 juin 1888, le temps de l'achèvement des travaux a été prorogé comme suit :—

Par le	1er août	1889,	50 milles.
"	1er janvier	1890, 100	"
"	1er "	1891, 150	"
"	1er "	1892, 150	"
	Total..............	450	"

Les plans du tracé ont été approuvés jusqu'au 50e mille.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

(*Voir* nos 153 et 155.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 430 milles de terre, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession fut faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La date de l'achèvement des travaux fut fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux fit constater que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé

130 milles de son chemin. Un arrêté du conseil du 2 avril 1888 autorisa le transport de la concession de terres pour cette distance. Une autre inspection, faite depuis cette époque, a démontré que jusqu'à la fin de décembre 1886 la compagnie a construit 50 autres milles, ce qui fait un total de 180 milles de la ligne-mère.

Par l'acte 49 Vict., chap. 11, autorité fut donnée de concéder à la compagnie environ 26 milles de terres, 6,400 acres par mille, pour l'aider à construire un embranchement de ce chemin de fer partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, 12 milles de long, est terminé.

Aujourd'hui, le 31 décembre 1888, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Saltcoats, 206 milles.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD-OUEST DU MANITOBA.

(*Voir* n° 152.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie 150 milles de terre, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer de Winnipeg au lac de l'Eau-Blanche.

La charte de la compagnie, octroyée par l'acte 42 Vict., chap. 66 (1879), lui conférait le droit de construire une voie ferrée de Winnipeg au lac de la Roche, près la frontière occidentale de la province,—ce chemin devant être terminé en cinq ans, c'est-à-dire pour le 15 mai 1884.

Par l'acte 43 Vict., chap. 53 (1880), elle fut autorisée à prolonger sa ligne jusqu'aux houillères de Souris.

Par l'acte 47 Vict., chap. 73 (1884), elle fut autorisée à affermer sa ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique,—le temps fixé pour achever la ligne étant prolongé de trois ans au delà de la période inscrite dans la charte, c'est-à-dire jusqu'au 15 mai 1887.

Par un arrêté du conseil du 4 octobre 1884, la compagnie reçut une subvention de 6,400 acres par mille pour toute la distance, environ 152 milles, entre Winnipeg et le lac de l'Eau-Blanche, soit 972,800 acres; la ligne devait être terminée, sur cette distance, pour le 1er octobre 1885. Le tracé a été approuvé comme suit :—

Par un arrêté du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 40, à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de ce qui est appelé Anse-à-l'Orme.

Par un arrêté du conseil du 1er avril 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, le point maintenant appelé Anse-à-l'Orme, allant à l'ouest en suivant une tangente jusqu'à la section 31, township 7, rang 9. C'est l'embranchement nord allant vers l'ouest.

Par un arrêté du conseil du 10 septembre 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, passant par Carman et Manitou et la rive sud du lac Blanc, et allant à la frontière occidentale du Manitoba, entre les rangs 29 et 30. C'est l'embranchement sud.

Un arrêté du conseil du 6 avril 1885 modifia la concession accordée par l'arrêté du 4 octobre 1884, de façon à la rendre applicable à un changement dans le tracé du chemin et aux sections suivantes :—

1. Depuis le township 7, rang 4 (la partie de Winnipeg au township 7, rang 6, environ 50 milles, étant déjà terminée), jusqu'à Manitou.......... 2. De Manitou au lac de l'Eau-Blanche..........	110
3. Du township 8, rang 4, au township 8, rang 9..........	20
	130

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles = 7,483·84 acres par mille.

Un arrêté du conseil du 11 septembre 1885 prolongea jusqu'au 6 avril 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux.

Un arrêté du conseil du 5 avril 1886, après rapport d'inspection fait par l'ingénieur en chef des chemins de fer, constatant l'achèvement de 100 milles, autorisa le transfert de 748,384 acres à la Compagnie du Sud-Ouest du Manitoba.

Par un arrêté du conseil du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir : sur l'embranchement sud, à partir de Boisevain-Ouest, 21 milles ; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n° 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n° 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la Compagnie du Pacifique, locataire du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14. De cette subvention, les premiers 30 milles étaient pour un tracé préalablement approuvé, mais aujourd'hui modifié.

Après une nouvelle inspection et un autre rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement établissant que le chemin était en état d'être exploité sur une autre distance totale de 60 milles, un arrêté du conseil du 19 mars 1887 autorisa le transport de la subvention pour cette distance. Au 31 décembre 1887, la ligne était exploitée jusqu'à Glenboro', (chaînon du nord) 105 milles ; aussi sur le chaînon du sud jusqu'à Deloraine, un point 101 milles à l'ouest de Manitou et 203 milles de Winnipeg.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE MEDICINE-HAT.

(*Voir* n° 160.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships nos 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession fut faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par un arrêté du conseil du 18 décembre 1888, le temps fixé pour l'achèvement du chemin a été prorogé au 1er décembre 1889.

COMPAGNIE DE HOUILLE ET DE NAVIGATION DU NORD-OUEST.

(*Voir* n° 151.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 30 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vict., chap. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin—savoir: depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DE VAPEURS DE LA QU'APPELLE, DU LAC LONG ET DE LA SASKATCHEWAN.

(*Voir* n° 154.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité fut donnée d'accorder une concession de 6,400 acres de terres pour une ligne partant d'un point près Régina, et allant aux eaux navigables du lac Long.

Le 30 décembre 1884, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention à la compagnie.

Le tracé du chemin entre Régina et les eaux navigables du lac Long, distance d'environ 23 milles, a été approuvé par arrêté du conseil du 25 septembre 1886.

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20·10 milles.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorité fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour un prolongement de sa ligne à partir d'un point près du terminus nord de la partie terminée du chemin de fer près le lac Long jusqu'à un point près le coude de la rivière Saskatchewan du Nord, avec embranchement jusqu'à Prince-Albert et Battleford, environ 325 milles.

Le 20 juin 1887, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention. La compagnie s'est engagée à construire et à mettre les premiers 50 milles en état d'exploitation pour le 20 juillet 1888, la partie qui s'étend jusqu'à la traverse de la Saskatchewan du Sud dans le cours des douze mois suivants, et tout le chemin pour le 25 mai 1891.

Le 31 août 1888, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 11 du même mois, il fut passé avec la compagnie, sujet à l'approbation du parlement, une convention en vertu de laquelle des arrangements sont pris pour transporter voyageurs, malles et provisions pour le gouvernement jusqu'à Saskatoon, près de la Saskatchewan du Sud, à environ 160 milles de Régina, pendant une période de dix ans,—le gouvernement payant $50,000 par année pour ce transport, le surplus des recettes sur cette somme allant à la compagnie, et le paiement du déficit, s'il en est, étant garanti au gouvernement par la retenue d'une partie de la subvention en terres. Par cette convention la compagnie a jusqu'au 1er juillet 1889 pour terminer les premiers cinquante milles à partir du lac Long.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIRES DE WINNIPEG ET DE LA BAIE-D'HUDSON.

(*Voir* n° 150.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson : 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vict., chap. 59, constitua en corporation " la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoirs de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson ; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegoosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria., chap. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit :—

		Acres.
Autorisé par l'acte 47 Vict., chap. 25, sanctionné le 19 avril 1884.	Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles..........................	1,440,000
	Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles......	5,440,000
	Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du Parlement.)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit : 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère ; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé par le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE-DE-BOIS À QU'APPELLE.

(*Voir* n° 157.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 23 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887,) la portie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente jusqu'à la construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; aux termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin devront être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, a jugé à propos, avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs sur la practicabilité du projet. Le 24 août 1889, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le cap Traverse, sur l'île, et le cap Tormentine, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers 5½ milles, le foret passa à travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteignît de la terre à brique. Du 5½ mille au 6¼, depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à brique. Du 6¼ mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à 4½ milles du cap Traverse; au 6¼ mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau et environ 10 pieds de sable. A cette exception près le fonds est très uniforme et bon.

TUNNEL DE LA RIVIÈRE SAINTE-CLAIRE.

En 1884, une compagnie, "la Compagnie du tunnel de la frontière de Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vict., chap. 82, pour construire un tunnel partant d'un point dans ou près la ville de Sarnia, Ontario, et allant à la cité de Port-Huron, Michigan, Etats-Unis; l'acte prescrivait que les plans du tunnel et de ses ouvrages devaient être approuvés par le gouverneur en conseil avant l'exécution de l'entreprise.

Des plans satisfaisants ayant été soumis, ils furent approuvés par un arrêté du conseil portant la date du 24 novembre 1886.

La longueur du tunnel lui-même sera de 5,280 pieds, ou un mille, dont 2,310 pieds sous la rivière. Pour la partie centrale de cette distance, 1,500 pieds seront de niveau; la rampe, de chaque côté, sera de 1 à 50. La longueur totale du tunnel et de ses abords sera de 15,150 pieds, et il fera un raccordement entre le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Chicago et Grand-Tronc. Le tunnel, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds de jour. Il sera doublé en fonte. La plus grande profondeur de l'eau au sommet du tunnel sera de 40½ pieds, et son minimum, de 15 pieds. Les machines sont installées, et les travaux se poursuivent activement.

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

A la suite des débats qui ont eu lieu au parlement sur l'opportunité de constituer une cour de commissaires des chemins de fer, et dans le but de recueillir des données sûres qui puissent servir à la solution de la question, une commission

royale a été constituée, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1886, et depuis cette époque elle a institué des enquêtes dans plusieurs localités. Les commissaires ont présenté leur rapport le 14 janvier 1888, et les renseignements qu'il contenait ont beaucoup servi à la préparation de l'acte des chemins de fer qui a été passé au cours de la dernière session.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et les lacs ;
2. De la rivière des Outaouais ;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
4. De la Trent ;
5. Du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain ;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux étant du ressort du dépaartement du revenu de l'intérieur, il faut consulter le rapport annuel de ce département pour tout renseignement à ce sujet. Le même rapport traite aussi d'une manière générale du mouvement de la navigation sur ces canaux.

Le tableau suivant, qui fait voir le revenu des différents canaux, les loyers de pouvoirs d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, a été fourni par le département du revenu de l'intérieur.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de pouvoirs d'eau.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	154,332 91	....	312 00	....	5,331 52	159,976 43
Saint-Laurent	60,592 54	4,349 34	73 00	15,171 93	23,634 21	103,821 02
Chambly	21,935 37	20 00	50 70	....	240 00	22,246 07
Ottawa	54,276 31	....	149 20	....	46 00	54,471 51
Rideau	5,765 87	13 59	56 43	87 00	1,641 75	7,564 64
District de Newcastle	319 92	....	....	....	....	319 92
Saint-Pierre	2,793 82	....	....	....	....	2,793 82
	300,016 74	4,382 93	641 33	15,258 93	30,893 48	351,193 41

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les

lacs qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.—(On trouvera à l'annexe n° 18, p. 149, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de $70\frac{1}{2}$ milles; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses) est de $533\frac{1}{4}$ pieds ; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long et une écluse dont les dimensions sont comme suit:—Longueur, 515 pieds, largeur, 80, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds.*

Le gouvernement fédéral a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description à la page 99 du présent rapport.

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds au plus bas niveau du Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buscs des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*Voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880) :—

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 1er octobre 1888 et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1888, il paraît qu'une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et qu'on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils ; le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à $4,738,865. Au mois d'août 1886 le congrès a voté un crédit de $250,000, et un autre crédit de $1,000,000 au mois d'août 1888. [D'après le même rapport et ses annexes, il paraît que pendant l'exercice clos le 30 juin 1888, le canal a été ouvert durant 210 jours, qu'il y est passé 8,823 navires portant 5,581,169 tonneaux de fret, et 29,494 passagers ; le nombre des éclusages a été de 3,940.

	Pieds.	Pouces.
Canaux de Williamsburg—		
Rapide-Plat, écluse de prise d'eau	6	7
" " entrée d'aval	7	0
Galops, écluse de prise d'eau	8	1
Iroquois, entrée d'aval	9	3
Pointe-Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau	8	3
" entrée d'aval	9	0
Beauharnois	10	10
"	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds: les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Comme le public prend un vif intérêt à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, nous donnons ici un bref résumé des matières qui sont traitées plus au long dans les annexes, sous leurs différents titres. Ce résumé, qui fait voir les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'ici et ceux qui restent à faire, peut avoir son utilité:—

Canal de Lachine.—Ce canal est terminé pour une navigation de 11 pieds, avec écluses, ponts et ponceaux adaptés à une navigation de 14 pieds. Les travaux restant à exécuter consistent à approfondir davantage de deux pieds le prisme du canal sur une distance d'environ 6 milles sur les 8½ milles qui forment le canal. La moitié à peu près de ce creusage devra être faite dans la roche. Il n'a pas été exécuté de travaux de creusage sur ce canal durant le dernier exercice.

Canal de Beauharnais.—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement sur ce canal, mais les examens sont en cours.

Canal de Cornwall.—Sur les six nouvelles écluses nécessaires, deux ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service; les quatre autres sont données à l'entreprise, ainsi que l'agrandissement et l'approfondissement de tout le canal pour une navigation de quatorze pieds. Des 11½ milles que le canal couvre, 10½ milles environ ont une profondeur navigable de 9 pieds seulement.

Canaux de Williamsburg:—

Pointe de Farran.—Aucuns travaux exécutés ici. Le canal a trois quarts de mille de long, avec une écluse, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

Rapide Plat.—Une nouvelle écluse est terminée et de service; il en reste encore une à faire. Du prisme du canal, qui a quatre milles de long, on a terminé de creuser à 14 pieds à peu près trois quarts de mille.

Canal des Galops.—Les abords de l'entrée d'amont ont été améliorés; une écluse de prise d'eau et une écluse d'ascension partant du fleuve en aval des rapides jusqu'à un point qui relie l'entrée d'amont au chenal en eau profonde, sont en cours de construction à l'entreprise.

Canal Welland.—Tous les travaux, y compris ceux du creusage, sont maintenant terminés, et le canal est suffisamment profond pour admettre les navires tirant 14 pieds.

Indépendamment de ce qui précède, le chenal même du fleuve Saint-Laurent oppose à une navigation de quatorze pieds des obstacles qu'il est nécessaire de faire disparaître. Des travaux entrepris à cette fin sont très avancés dans la partie la plus difficile et la moins profonde du fleuve, les rapides des Galops, et dans lesquels un chenal qui donne un passage sûr aux navires tirant quatorze pieds est à peu près terminé. De Cornwall en descendant par le lac Saint-François, il existe déjà un chenal d'une profondeur suffisante pour une navigation de 14 pieds; si la chose devenait nécessaire, il serait possible de l'améliorer à peu de frais sur quelques points.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longuenr du canal..................	$8\frac{1}{2}$ milles statutaires.	$8\frac{1}{2}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses........................	5	5
Dimensions des écluses.............	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 2 écluses.	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 3 écluses.	9 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf..............................		150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de $44\frac{3}{4}$ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds

d'eau. Sur le lac Saint-Louis et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le chenal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé sur un espace d'environ 11 milles. Sur les quatre milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1887 et rouvert le 1er mai 1888.

Les navires n'ont pas éprouvé de retards, et les ouvrages n'ont pas subi d'avaries. Pendant les mois d'hiver, à cause du peu d'eau qu'il y avait dans le lac Saint-Louis, on a dû restreindre les opérations des fabriques et moulins auxquels le canal fournit la force mouvante. Les ouvrages ont été entretenus en bon état.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 8, p. 100.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 do
Largeur du canal au plafond	80 do
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 do

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1887 et rouvert le 1er mai 1888.

Pas d'accidents ni d'interruptions. (Annexe 8, p. 102.)

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statutaires
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses (quatre)	200 x 45 pieds.
Dimensions des deux écluses d'aval	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 do
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux)	100 do
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 do

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 4 décembre 1887 et rouvert le 2 mai 1888. (Annexe 10, page 110.)

Le canal a été en bon ordre jusqu'à la fin de l'exercice. Dans la soirée du 11 octobre 1888, une brèche considérable de près de 300 pieds s'est produite dans la levée du canal entre Mille-Roches et Moulinette. La reformation de la levée a été extrêmement difficile et coûteuse, non seulement par suite de l'étendue des réparations à faire, mais en raison de la température exceptionnellement humide qui a retardé les opérations. En conséquence, la navigation a été retardée de cinq semaines environ. Quoique suffisamment réparée pour permettre de rouvrir le canal avant la clôture de la navigation, la levée aura besoin d'être solidifiée davantage cet hiver.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général: longueur, 270 pieds; largeur, 45; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Les quatre écluses qu'il reste à faire sont toutes en cours de construction, ainsi que les déversoirs et les ponts; on est aussi à approfondir et élargir le prisme du canal.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

Ces canaux ont été fermés le 5 décembre 1887, et rouverts le 21 mai 1888.

La navigation n'a subi aucune interruption, quoique le bas niveau du fleuve au commencement de l'été ont rendu difficile de conserver aux canaux la profondeur d'eau nécessaire. (*Voir* annexe 11, p. 119.)

On trouvera à l'annexe 11, p. 120, un tableau qui donne le maximum et le minimum de la profondeur d'eau dans les écluses de ces canaux.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal....	¾ de mille.
Nombre d'écluses....	1
Dimensions des écluses....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses....	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au plafond....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau....	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux

navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas encore pris de mesures pour agrandir ce canal.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2 "
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le Rapide-Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse est terminée, et les derniers travaux à exécuter sont avancés. On est à prendre des mesures pour agrandir la partie d'aval, c'est-à-dire le prisme et l'écluse à la sortie du canal.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimension des écluses	200 pieds x 40 pieds.
Ascension totale par les écluses	15¾ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux en voie d'exécution ont pour but d'approfondir, à l'extrémité d'amont, un chenal conduisant à l'eau profonde, afin de donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ils sont terminés en quelque sorte, et l'accès du canal est

devenu beaucoup plus facile. Il reste à pousser le creusage de 14 pieds jusqu'à l'eau profonde en aval des rapides en construisant une écluse de prise d'eau en cet endroit et une écluse d'ascension à la rivière. Ces travaux sont à l'entreprise.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops (7 milles en aval de Prescott), le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ceci implique une profondeur de 17 pieds.

Tous ces travaux sont terminés, et les balises et amers de direction seront mis en place pour la saison de 1889.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 14 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Erié.

On n'a pas encore pris de mesures pour donner plus de largeur aux écluses.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal...........................	$27\frac{1}{5}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3).............	....	2
Nombre d'écluses { d'ascension............	26	d'ascension 25
Nombre d'écluses { de prise d'eau........	1	de prise d'eau 1
Dimensions..........	1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 de partage 230 x 45 24 150 x $26\frac{1}{2}$	270 pds. x 45 pds.
Ascension totale par les écluses............	$326\frac{3}{4}$ pieds.	$326\frac{3}{4}$ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..............	$10\frac{1}{4}$ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland .... 2,622 pieds.

" Du canal à Welland à la rivière, *viâ* l'écluse à l'aqueduc................ 300 "

" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara...................... 1,020 "

Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pds. 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Ascension par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	185 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien; deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Les canaux ont été fermés le 5 décembre 1887, et rouverts le 1er mai 1888.

On trouvera aux pages 137 et 138 du présent rapport, des tableaux qui donnent la plus grande et la plus faible profondeur d'eau sur les buscs des anciennes et des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne; aussi, la profondeur moyenne de l'eau sur les seuils des anciennes écluses, aux deux endroits, pendant les mois de juin 1887 et 1888. Il résulte de ces données que la profondeur de l'eau sur le busc de la nouvelle écluse de Port-Dalhousie était de 17 pieds 10 pouces, et de 16 pieds 2½ pouces en 1888, tandis que sur le busc de la nouvelle écluse de Port-Colborne elle était de 16 pieds 6 pouces en 1887, et de 15 pieds 5½ pouces en 1888.

NOUVEAU CANAL.

Il n'est arrivé aucun accident grave cette année.

On trouvera dans le rapport du surintendant (Annexe 12, page 122) des détails complets sur les différents travaux de réparations, renouvellements, etc., exécutés dans le cours de l'exercice.

ANCIEN CANAL ET CANAL D'ALIMENTATION.

Les réparations et renouvellements devenus nécessaires dans le cours de l'exercice ont été exécutés, et les constructions ont été maintenues en bon état. (Annexe 12, page 129).

Il convient de faire observer que dans la réfaction de certaines jetées à l'entrée de Port-Dalhousie, l'ingénieur en chef des canaux a substitué au bois du béton dont la durabilité fera plus que compenser le surcroît de dépenses.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route:—

L'écluse Sainte-Anne;
Le canal de Carillon;
do Grenville;
do Rideau.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal:—

Section de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	....
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navig. du Rideau.	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal...........................	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses...........................	1	1
Dimensions de l'écluse........................	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.............	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...........	6 do	9 do

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 28 novembre 1887, cette écluse était rouverte le 2 mai 1888.

La navigation n'a pas été interrompue, et il n'y a pas eu d'accident.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux disponibles. (Annexe 9, page 116.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal...	¾ mille
Nombre d'écluses...	2
Dimensions des écluses.....................................	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..........................	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...........................	9 "
Largeur du canal au fond..................................	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau...................	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 30 novembre 1887, ce canal était rouvert le 2 mai 1888.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 9, p. 116.)

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de sept milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal...	5¾ milles.
Nombre d'écluses...	5 "
Dimension des écluses......................................	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..........................	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...........................	9 "
Largeur du canal au fond..................................	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau...................	50 à 80 "

Depuis la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le cours navigable est de 5½ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 30 novembre 1887, il a été rouvert le 2 mai 1888. (Annexe 8, p. 106.)

HAUT DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	18 à 20 "
Profondeur d'eau sur les seuils	6 pieds.
Longueur collective des digues	625 "

Depuis le canal de Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute. (Ann. 9, p. 117.)

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.	
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston.	33 d'ascension, à l'eau haute.	
	14 de chute.	
Différence totale des niveaux, 446¼.	282¼ d'ascension.	durant les hautes eaux.
	164 de chute.	
Dimensions des écluses	134 x 33 pds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal	4½ pieds.	
Largeur du canal au fond	60 " dans la terre.	
	54 " dans le roc.	
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " dans la terre.	

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux de bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Close le 25 novembre 1887 aux Moulins de Kingston, la navigation était rouverte le 3 mai 1888.

Elle n'a pas subi de retards dans tout le cours de l'exercice.

Le trafic du canal accuse une augmentation.

Une sécheresse continue a fait baisser l'eau dans le canal; mais le niveau de l'eau dans les biefs de descente, entre le point culminant et Ottawa, a été maintenu à la hauteur nécessaire jusqu'à la clôture de la navigation. Dans les biefs de descente, cependant, à partir du point culminant en allant vers Kingston, l'eau est tombée au-dessous du niveau navigable, à Newboro, la première écluse de descente, depuis la première semaine de septembre jusqu'à la clôture de la navigation, alors qu'il n'y avait plus que 4 pieds 6 pouces d'eau sur le busc de l'écluse, et dans le bief de Kingston-Mills vers le 8 août. alors qu'il n'y avait que 4 pieds 1 pouce sur le busc d'amont. Il a tombé peu de neige en cet endroit, et les lacs n'ont pu fournir le volume d'eau ordinaire. Les crues du printemps sur la Rideau n'ont pas été considérables.

En 1885, le parlement vota un crédit de $20,000 " pour travaux destinés à augmenter le volume d'eau du canal et de la rivière Gananoque." En conséquence, un arrêté du conseil du 16 novembre 1885 autorisa un contrat en vertu duquel la Compagnie hydraulique de Gananoque entreprit l'exécution de travaux ayant pour objet de hausser le niveau d'eau de cette rivière, et reçut $8,000 en acompte. La compagnie a terminé la partie des travaux qui lui avaient été donnés à l'entreprise. (Annexe 13, p. 139.)

(Pour l'indication des stations entre Ottawa et Kingston, *voir* Annexe 19, p. 150.)

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

Ce canal, lorsqu'il sera terminé, formera un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles.

Les travaux, qui comprennent la construction d'un barrage et de deux écluses de 134 pieds sur 32, avec une profondeur de 5 pieds 6 pouces dans les plus basses eaux, ainsi que l'approfondissement du chenal de la rivière Tay en certains endroits, et un canal entre le lac Rideau et la rivière Tay, distance d'environ 1¼ mille, sont terminés, et établissent une communication avec la ville de Perth par la rivière. Les bassins et les ponts en rapport avec le canal sont en construction dans la ville. (Annexe 14, p. 142.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45.	
Ascension totale par l'écluse	5 do	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 do	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300 do	
do do ouest.	690 do	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 25 novembre 1887, et rouverte le 19 avril 1888.

Cette écluse, qui a été construite en 1849, et qui a été pendant plusieurs années en très mauvaise condition, est en cours de réparation.

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.
Nombre des écluses	9

Dimensions des écluses :

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds	De 22½ à 24 pds. de large.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
" 3, 4, 5, 6	118 "	
" 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1887 et rouvert le 8 mai 1888.

A Chambly et à Saint-Jean, les jetées conductrices ont été considérablement avariées par la glace, en 1886-87. Dans le cours du dernier exercice celles de Saint-Jean ont été reconstruites et exhaussées, au prix de $6,000.

La crue tout à fait extraordinaire des eaux de la rivière Richelieu, le printemps dernier, a partiellement démoli le canal construit entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse, sur une distance de 3 milles. Des mesures ont été prises pour le

réparer et pour exhausser les levées : des travaux à cet effet ont été exécutés pour une somme de $10,636 au cours du dernier exercice.

Parties des écluses nos 1, 3, 4 et 6 ont été reconstruites et ont coûté $35,000.

Les crédits affectés à ces travaux de réparations et d'améliorations ont été portés au compte du revenu. Un nouveau dragueur à vapeur et des chalans ont été construits, au prix de $19,240, pour faire le service dans la division d'aval des canaux du Saint-Laurent. (*Voir* annexe 8, p. 104.)

RIVIÈRE RICHELIEU.

L'hydrographie de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et Rouse's-Point, a été continuée au cours de l'exercice. On a fini de lever les plans de cette partie de la rivière, et des cartes ont été dressées. (*Voir* pp. 109 et 115.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions, 48 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 7 janvier 1888; rouverte le 8 avril 1888.

Les ouvrages du canal sont en bon ordre, sauf l'ancien mur de soutènement sur le côté ouest du canal, qui est en mauvaise condition. Le mur de soutènement à l'entrée sud, détruit par le taret, a été réparé. Les relevés du trafic font voir que 1,194 navires à destination du nord et 966 à destination du sud sont passés par ce canal. (Annexe 17, p. 148.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes,

de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron,—la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Toronto.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.............	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley....		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'............	51¾	
De Peterboro' à Lakefield..		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam..........	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam......................		165
De la Pointe à l'Esturgeon sur le lac à l'Esturgeon, 43¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog..........................		27½

Voici la liste des ouvrages :—

LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

Rapides de Chisholm.

	Distances en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir..	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume	28½

Campbellford.

Estacades conductrices..	34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont quatre barrages et deux glissoirs	37¾

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt...	38

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir.. $42\frac{3}{4}$

Hastings, rapides de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir.. $56\frac{1}{2}$

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal .... $92\frac{7}{8}$

Peterboro.

Trois piliers et une estacade.. 91

Lakefield.

Un barrage et un quai.. $103\frac{1}{2}$

Pointe de Young.

Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage.................... $108\frac{1}{2}$

Burleigh.

Glissoirs, 2 barrages, 2 écluses (neuves).......................... 118

Rapides de Lovesick

Une écluse et un barrage.. $119\frac{1}{2}$

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions).............. 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénelon et l'écluse de Lindsay.. $140\frac{3}{4}$

Chutes de Fénelon.

Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves) $154\frac{3}{4}$

Rosedale.

Une vieille écluse entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam................ $162\frac{3}{4}$

BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.

Lindsay.

L'ancienne écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils.. $161\frac{1}{4}$

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog.. 190

Dans les différents biefs, l'eau a été maintenue à une assez bonne hauteur.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 1,140 navires durant la dernière saison de navigation, contre 1,574 en 1886-87.

Close le 25 novembre 1887, la navigation a été rouverte le 25 avril 1888.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes : Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes de Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Ces constructions qui sont toutes terminées ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886 87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ 2¼ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux, qui consistaient dans la construction de trois écluses d'ascension de certains barrages sont terminés.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse d'ascension, a été construit. Les travaux sont terminés.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, un nouveau barrage devant en remplacer deux vieux est en cours de construction. Par ces travaux, le niveau de l'eau est réglé jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes de Fénelon, à 15 milles des rapides Buckhorn, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses d'ascension et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes :—

Longueur	134	pieds.
Largeur	33	do
Hauteur d'eau sur les seuils	5	do

(Ann. 15, p. 143, et ann. 16, p. 146.)

CANAL MURRAY.

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux, commencés à l'entreprise au mois d'août 1882, comprennent une tranchée de 4¼ milles de long, dans l'isthme, et des améliorations de dragage et autres aux entrées d'amont et d'aval, sur une distance de 9½ milles.

Le canal a une profondeur de 11 pieds au-dessous du plus bas niveau connu du lac, ou 12 pieds 6 pouces au-dessous du niveau ordinaire du lac, et une largeur de 80 pieds au fond. Il n'y a pas d'écluses.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Il reste encore à faire une certaine quantité de creusage pour obtenir la largeur voulue, et enlever quelques roches de fond près l'extrémité de Brighton; le dragage d'un chenal à travers une partie du havre est terminé. Les jetées, aux entrées est et ouest du canal, sont terminées, ainsi que trois ou quatre ponts. La nouvelle entrée du havre de Presqu'Ile par le lac a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du feu principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur est de 16 pieds.

On espère que tous ces travaux seront terminés et le canal ouvert au trafic pendant la saison de 1889.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

On a l'intention de construire ce canal sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Huron et Supérieur, à travers l'île de Sainte-Marie sur le côté nord des rapides.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La distance à travers l'île est d'environ deux tiers de mille. Le canal aura une largeur moyenne de 150 pieds et une profondeur de 18 pieds au-dessous du plus bas niveau d'eau de cette partie de la rivière. La différence de niveau sera rachetée par une écluse de 600 pieds de long et de 85 pieds de large, ayant aux deux extrémités des portes auxiliaires donnant dans des directions opposées.

Un moteur hydraulique fera jouer ces portes, l'eau étant admise ou retirée par le radier de l'écluse.

Les travaux de l'écluse et du canal sont donnés à l'entreprise; de même ceux du chenal aux deux extrémités.

Les contrats stipulent qu'ils devront être terminés au mois de mai 1892.

Le canal sera traversé par le chemin de fer allant au pont de chemin de fer du Sault Sainte-Marie récemment construit. La traverse se fera au moyen d'un pont tournant qui sera construit et entretenu par la compagnie intéressée.

COMMISSION ROYALE.

Comme il était fort à désirer, vu les nouvelles conditions créées par l'agrandissement du canal Lachine, que l'on connût la situation des affermages des pouvoirs hydrauliques sur ce canal, une commission royale a été instituée par un arrêté du conseil du 17 juillet 1886, pour étudier la question et faire rapport.

Les commissaires se sont mis à l'œuvre, et le 31 mai 1887 ont fait un rapport concernant certaines matières qui se rattachent à l'objet de la commission.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude ; en conséquence, le 8 octobre 1887 il édicta un arrêté du conseil instituant une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. La commission s'est mise à l'œuvre, mais elle n'a pas encore présenté son rapport.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

J. H. POPE,

Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1888.

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
CANAUX.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	19,414 34	19,999 64	52,229 61
do —Revenu	7,996 38		
Cornwall	67,945 74	13,933 34	16,947 84
Williamsburgh	70,128 29	8,190 13	7,646 79
do —Revenu	1,613 67		
Beauharnois do	14,411 97	14,349 49	19,325 05
Saint-Laurent	56,482 85		
Welland	77,052 82	87,309 04	110,806 01
do approfondir à 14 pieds	350,742 87		
do dommages	2,014 75		
do contre-fossés—Revenu	661 18		
do déversoirs et digues, Dunnville—Revenu	8,551 24		
do portes de prise d'eau	1,528 44		
Sault Sainte-Marie	8,145 06		
Sainte-Anne	18,910 55	1,380 75	2,505 61
do —Revenu	1,372 59		
Carillon	1,842 99	10,036 62	21,531 12
Grenville	37,153 30		
Culbute	7,573 99	730 60	739 50
Rideau—Revenu	18,889 48	25,478 87	33,458 83
Trent	114,879 35	5,151 42	1,770 29
Murray	146,754 37		
Saint-Ours	....	2,801 17	2,216 04
Chambly—Revenu	65,536 64	11,849 74	20,073 60
Saint-Pierre	....	1,588 40	3,217 77
Levées hydrographiques—Revenu	7,368 76		
Arbitrages—Revenu	5,775 43		
Tay	54,166 57		
Dragueurs—Revenu	14,419 60	5,799 83	
Commission royale—Revenu	2,835 40		
Réparations au chem. du lac St-François—Revenu	4,133 88		
Totaux, canaux	1,188,302 50	208,599 04	292,468 06
CHEMINS DE FER.			
Pacifique	52,374 20		
Levées hydrographiques—Revenu	9,208 50		
Statistique	115 69		
Intercolonial	742,385 38	....	3,276,441 61
do Prolongement-Est	....	....	90,954 73
do Embranchement de Windsor	....	....	24,040 33
Ile du Prince-Edouard	....	....	229,639 95
Subventions	1,027,041 92		
Réclamations du chemin de fer de la Ligne Directe	397 35		
Embranchement de Carleton	504 17		
Cap-Breton	689,450 50		
Commission royale—Revenu	13,574 71		
A reporter	....	....	....

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, etc.—*Fin.*

Description des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	....	....	....
CHEMINS DE FER—*Fin.*			
Cie du chemin de fer d'Albert (emprunt)..............	3,112 13		
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie (emprunt)	274,947 00		
Oxford et New-Glasgow	280,932 35		
Total, chemins de fer	3,094,043 90	....	3,621,076 62
Total, chemins de fer et canaux	4,282,346 40	208,599 04	3,913,544 68

Total de la somme dépensée $8,404,490 12

S. LEONARD SHANNON,
pour le comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1888.

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867	40,000 00	....
Gouvernement provincial		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral	1868	1,852 70	7,008 00
do	1869	2,000 00	55 00
do	1870	....	587 50
do	1871	12,231 40	187 00
do	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,982 49	5,280 90
do	1874	158,618 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	....
do	1877	1,439,375 73	....
do	1878	1,484,619 63	....
do	1879	958,053 30	....
do	1880	369,566 74	....
do	1881	292,165 51	....
do	1882	252,821 33	....
do	1883	396,496 96	....
do	1884	189,034 41	....
do	1885	111,215 23	....
do	1886	210,509 42	....
do	1887	28,772 52	....
do	1888	19,414 34	....
Total		9,119,160 97	1,624,632 01

No 2

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1888.

non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non répartis.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levées hydrographiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....	....	....	....	....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	....	....	7,416,019 83
2,786 60	....	....	....	....	12,097 84
10,692 04	....	....	....	....	43,486 36
17,780 05	....	....	....	....	24,173 72
7 50	....	....	....	....	47,869 10
10,000 21	....	1,077 00	....	....	59,702 76
1,011 75	....	....	....	35,326 44	130,158 47
....	....	....	....	26,541 30	746,420 61
1,780 60	....	....	....	22,611 36	1,046,714 91
....	....	....	28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37	....	....	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45	....	....	1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05	....	4,580 00	....	4,685 77	1,552,697 41
109,454 95	....	....	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	....	....	6,927 96	....	1,242,943 37
44,587 61	....	....	28,933 45	....	603,402 17
21,728 93	....	....	44,874 31	....	550,240 36
23,018 13	....	2,473 44	89,846 03	....	432,952 88
62,034 90	....	103,237 12	115,110 17	....	463,505 38
57,820 83	....	149,835 71	116,051 73	....	215,477 75
46,966 43	....	115,853 00	74,437 31	....	1,091,073 87
67,945 74	....	70,128 29	56,482 85	....	429,810 44
2,802,034 77	116,821 31	1,767,840 10	591,475 76	142,730 72	23,492,425 77

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse Sainte-Anne.	Canaux Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867.	....	(*)	....	3,911,701 47
Gouvernement provincial		134,456 51	63,053 64	....	153,062 60
Gouvernement fédéral	1868	....	19,817 22	....	7,593 67
do	1869	....	....	....	....
do	1870	....	4,167 96	....	....
do	1871	....	23,119 37	....	11,732 88
do	1872	1,939 46	165,257 28	....	4,967 50
do	1873	540 11	136,250 48	....	18,070 97
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85
do	1876	24,935 85	326,293 16	76,842 44	2,163 96
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	....
do	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20	355 05
do	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 62	....
do	1882	193,158 36	433,084 39	29,567 15	....
do	1883	172,959 95	416,826 10	14,249 60	....
do	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	....
do	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76
do	1886	129,681 67	104,973 24	26,385 27	....
do	1887	45,276 08	20,747 11	7,760 88	....
do	1888	18,910 55	38,996 29	7,573 99	....
Total	....	1,141,757 73	4,023,851 54	395,769 94	4,134,768 86

*Dépense non donnée.

N° 2—*Fin.*

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—*Fin.*

non comprises.)

Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Levées hydrographiques, canal de la Baie Verte	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Canal du Sault Ste-Marie.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
							4,173,921 47
643,711 76	88,949 39						16,028,840 23
	21,519 72						72,675 15
	70,719 80						126,953 20
	46,193 57						92,902 80
2,872 85							98,020 10
1,906 40							281,586 26
759 00		4,877 83					375,258 44
		4,018 90					1,237,818 96
2,415 00	20 97	443 00					1,716,904 37
	11,125 00	110 75					2,389,544 21
80 00	63,330 18	22 30					4,131,396 60
	26,511 51						3,843,338 62
	107,337 75						3,064,098 61
	80,120 54						2,122,893 74
	69,434 76	520 00					2,076,411 65
	484 00		7,135 63				1,593,174 09
			84,071 68	40,767 16	4,831 80		1,747,046 85
	2,471 40		118,187 43	120,643 91	50,878 12		1,578,930 32
	16,820 15		148,902 66	121,382 84	92,473 97		1,506,720 23
	2,316 85		179,704 52	75,103 30	65,561 51		1,333,421 80
	1,087 75		142,563 66	179,541 63	49,617 92		1,803,698 16
			146,754 37	114,879 35	54,166 57	8,145 06	1,033,207 84
651,745 01	608,443 34	9,992 78	827,319 95	652,318 19	317,529 89	8,145 06	52,428,763

ANNEXE No 3.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1888.

Subventions votées. En vertu de quelle loi.	Subventions votées. Montant.	Chemins de fer.	Paiements. 1883-84.	Paiements. 1884-85.	Paiements. 1885-86.	Paiements. 1886-87.	Paiements. 1887-88.	Paiements. Total jusq. 30 juin 1888.
	$ cts.		$	$	$	$	$ cts.	$ cts.
45 Vic., ch. 25...	156,800 00	International, Québec	144,000	.....	.....	.....	8,960 00	152,960 00
46 do 14...	384,000 00	Québec et lac Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219	232,013 00	690,004 00
46 do 25...	80,000 00							
48-9 do 59...	96,000 00							
49 do 10...	186,295 00							
50-1 do 24...	28,800 00							
51 do 3...	96,000 00							
46 do 25...	89,600 00	Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600	.....	.....	.....	89,600 00
49 do 10...	70,000 00							
50-1 do 24...	12,800 00							
47 do 8...	272,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec	.....	49,090	41,000	60,580	24,158 00	174,828 00
46 do 25...	115,200 00	Caraquette, N.-B.	.....	32,000	76,800	61,200	40,050 00	210,050 00
47 do 8...	76,800 00							
50-1 do 24...	32,000 00							
47 do 8...	32,000 00	Grand-Nord, Québec	.....	25,088	.....	.....	.....	25,088 00
49 do 10...	57,600 00							
47 do 8...	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario	.....	48,000	.....	.....	.....	48,000 00
45 do 14...	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	.....	154,440	1,051,590	78,370	.....	1,284,400 00
46 do 25...	660,000 00							
47 do 8...	128,000 00	Nord et Occidental, N.-B.	.....	.....	128,000	18,200	159,400 00	305,600 00
48-9 do 59...	19,200 00							
49 do 10...	32,000 00							
48-9 do 59...	140,800 00							
47 do 8...	211,200 00	Québec-Central, Québec	.....	.....	60,342	.....	.....	60,342 00
Rayée par 51 Vic., chap. 3	150,858 00							
	60,342 00							
48-9 do 59...	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec	.....	.....	64,972	4,950	.....	69,922 00

48-9	do	59...	30,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec	.....	.....	30,000	.....	16,400 00	46,400 00
50-1	do	24...	64 000 00							
46	do	25...	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.	.....	.....	38,400	.....	.....	38,400 00
51	do	3...	44,252 82							
47	do	8...	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B.	.....	.....	22,400	.....	.....	22,400 00
48-9	do	59...	96,000 00	Canada-Atlantique, Ontario	.....	.....	48,480	44,384	.....	92,864 00
49	do	10...	38,400 00							
47	do	6...	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.B.	.....	.....	422,520	327,480	.....	750,000 00
47	do	8...	96,000 00	Erié et Huron, Ontario	.....	.....	.....	96,000	.....	96,000 00
46	do	25...	320,000 00	Baie des Chaleurs, Québec	.....	.....	.....	250,000	50,300 00	300,300 00
47	do	8...	300,000 00							
48-9	do	59...	118,400 00	N.-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.	.....	.....	.....	97,440	16,000 00	113,440 00
50-1	do	24...	217,600 00	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec	.....	.....	.....	64,430	28,383 00	92,813 00
49	do	10...	11,200 00	L'Assomption, Québec	.....	.....	.....	11,200	.....	11,200 00
49	do	10...	32,000 00	Grand-Oriental, Québec	.....	.....	.....	19,200	.....	19,200 00
50-1	do	24...	96,000 00							
47	do	8...	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	.....	.....	.....	15,000	.....	15,000 00
49	do	10...	96,000 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.	.....	.....	.....	40,480	20,573 57	61,053 57
47	do	8...	51,200 00	Albert-Southern, N.-B.	.....	.....	.....	1,000	18,428 57	19,428 57
48-9	do	59...	65,200 00	Colonisation du Lac-Témiscamingue, Québec	.....	.....	.....	14,400	3,000 00	17,400 00
50-1	do	24...								
49	do	10...	38,400 00	Joggins, N.-E.	.....	.....	.....	.....	26,138 78	26,138 78
50-1	do	24...	4,000 00							
45	do	14...	240,000 00	Témiscouata, N.-B.	.....	.....	.....	.....	249,684 00	294,684 00
48-9	do	58...	258,000 00							
48-9	do	59...	44,800 00	Leamington et Sainte-Claire	.....	.....	.....	.....	32,000 00	32,000 00
50-1	do	24...	6,400 00							
49	do	10...	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ontario	.....	.....	.....	.....	14,656 00	14,656 00
50-1	do	24...	22,400 00	Dominion Lime Co	.....	.....	.....	.....	11,840 00	11,840 00
49	do	10...	256,000 00	Pacifique-Ouest, Ontario	.....	.....	.....	.....	60,000 00	60,000 00
50-1	do	24...	96,000 00	Comté de Drummond	.....	.....	.....	.....	15,057 00	15,057 00
					208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	1,027,041 92	5,216,068 92

S. LEONARD SHANNON,
Pour le comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1888.

ANNEXE No 4.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 26 octobre 1888.

MONSIEUR,—L'honorable ministre a exprimé le désir d'être renseigné sur l'état général du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur toute son étendue, et spécialement sur les sections qui traversent des districts montagneux ou accidentés, à travers des pics élevés et suivant des versants escarpés de montagnes où il faut se garder des éboulements de terrain, et dans lesquels la ligne franchit de profonds ravins sur des ponts en chevalets et autres constructions en bois.

J'ai donc l'honneur de faire rapport que dans le cours du mois de juillet dernier, j'ai personnellement fait un examen soigneux et je pourrais ajouter, quelque peu critique de la section qui s'étend de Donald à Vancouver, et que j'ai deux fois parcouru la distance entière entre Ottawa et Vancouver, observant du dernier wagon du train l'état de la ligne.

J'ai de plus fait examiner chaque construction et les travaux de toutes sortes par un ingénieur dans le cours des mois d'août et septembre derniers, sur les sections les plus difficiles et les plus coûteuses à entretenir, savoir, entre Callender et Port-Arthur, 600 milles, et entre Banff et Vancouver, 564 milles, et d'après les renseignements que j'ai ainsi obtenus, je suis heureux de pouvoir dire que la ligne est dans le meilleur état d'exploitation. Quelques-uns des matériaux des constructions commencent à se détériorer et un bon nombre de traverses commencent à pourrir, mais des équipes de charpentiers et d'ouvriers sont constamment occupés à renouveler ces matériaux et à maintenir les constructions en bon état.

Dans les sections des montagnes, comme on doit s'y attendre, il se produit quelquefois des éboulements de terre et de roc, qui exigent la plus sérieuse attention et le plus grand soin de la part des employés du chemin de fer. Sur ce chemin de même que sur les autres, on devrait agir en sorte que le roc détaché par l'action des fortes pluies et de la gelée s'éboule périodiquement, et des trains-équipes employés chaque saison à enlever les débris des talus des tranchées.

Sur une partie de la ligne on portait toute l'attention possible à ce service, et je puis présumer qu'avant la fin de la saison on portera une semblable attention à toutes les parties du chemin qui l'exigeront.

Dans ces sections montagneuses, on paraît prendre de grandes précautions pour garantir le passage des trains avec sûreté, et autant que j'ai pu m'en assurer, le nombre d'accidents survenus dans le cours de l'été dernier a été très petit, et les trains circulent avec une grande régularité.

Les abris paraneige, dans ces régions, sont très considérables et d'une construction solide.

Les employés chargés de l'exploitation, qui ont plusieurs années d'expérience dans les montagnes Rocheuses, sont d'opinion que le chemin est tellement bien protégé contre les avalanches de neige qu'il est peu probable que le service soit interrompu sous ce rapport. La compagnie prend toute précaution contre les amoncellements de neige par l'emploi de puissantes pelles à neige rotatoires, et l'on a confiance que ces machines enlèveront avec facilité les plus forts amoncellements qui pourraient se produire.

Dans le cours de la dernière année, on a considérablement augmenté la puissance des locomotives et le matériel roulant, de sorte que les moyens de transport répondront probablement à toutes les demandes. La capacité de l'élévateur à Port Arthur a été fortement augmentée, et facilitera grandement le mouvement du grain du Manitoba et du Nord-Ouest.

De fait, je considère le chemin de fer en excellent état d'exploitation et très bien équipé.

Il est certainement temps de se préparer à remplacer d'année en année, un grand nombre des constructions en bois et en chevalets par de solides remblais ou autres ouvrages permanents, jusqu'à ce que toutes ces constructions en bois aient disparu, et j'ai remarqué que plusieurs excavateurs à vapeur avaient été installés, dans ce but, le long de la ligne.

Le trafic paraît se faire dans des conditions bien encourageantes. Pendant les neuf mois terminés le 30 septembre 1887 et 1888, les chiffres sont comme suit :

	1886	1888
Recettes brutes	$7,904,469	$9,371,430
Frais d'exploitation	5,807,566	7,078,551
Recettes nettes	$2,096,903	$2,292,879

Lorsque l'on songe que le chemin n'a été en état d'exploitation que depuis trois ans à peine, c'est vraiment un développement surprenant dont doivent se ressentir toutes les industries du Canada, et qui prouve d'une manière convaincante combien le chemin de fer Canadien du Pacifique est nécessaire au progrès du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER

Ingénieur en chef.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire du département des chemins de fer et des canaux.

Ottawa.

ANNEXE No 5.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 17 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton, des chemins de fer du gouvernement en voie de construction actuellement.

DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Cette division commence à la station de la jonction d'Oxford du chemin de fer Intercolonial, et passe à travers les comtés de Cumberland, Colchester et Pictou jusqu'à la jonction de la Pointe Brown, sur l'embranchemen du dit chemin qui conduit à Pictou; elle a 67.60 milles de long et un embranchement de 4 75 milles de long jusqu'au havre de Pugwash; elle parcourt une belle contrée agricole ayant une population considérable, et passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, de Wallace, de Tatamagouche et de la rivière John.

Les pentes et l'alignement général sont favorables, la pente maxima étant de 53 pieds au mille, et la courbe maxima ayant un rayon de 955 pieds.

La chaussée sera large et bien formée, les constructions seront des plus solides, les ponceaux, les piles et les culées des ponts seront forts, en maçonnerie bien et solidement construite, et les tabliers des ponts seront d'acier, ainsi que les rails. Les traverses seront posées à deux pieds d'axe en axe et le chemin sera bien ballasté. Le service de l'eau sera des plus efficaces, et les gares sont construites d'après un joli plan.

Le chemin lorsqu'il sera terminé sera de première classe sous tous les rapports, et l'entretien et l'exploitation devront être peu dispendieux.

Pour les fins de construction la ligne a été divisée en sept sections, comme suit :

	Milles.	
Ligne-mère.		
1. De la jonction d'Oxford au village d'Oxford....	3	
2. Du village d'Oxford à la jonction Pugwash......	13	
3. De la jonction de Pugwash à Wallace............	7	
4. De Wallace au chemin de Mingo..................	17	
5. Du chemin de Mingo à la Pointe Brown..........	27.60	
		67.60
Embranchement de Pugwash.		
6. De la jonction de Pugwash à l'anse Giles........	4	
7. De l'anse Giles au havre de Pugwash............	.75	
		4.75
Total..		72.35

1. Messieurs McDonald et O'Brien sont les entrepreneurs de la construction du chemin entre la jonction d'Oxford et le village d'Oxford.

2. MM. McDonald, O'Brien et Cook sont les entrepreneurs du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre le village d'Oxford et la jonction de Pugwash.

3. MM. McDonald, O'Brien et Cook sont les entrepreneurs du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre la jonction de Pugwash et Wallace.

4. MM. Stewart et Jones sont les entrepreneurs du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre Wallace et le chemin Mingo.

5. MM. Gray, McManus, Trites et Cie ont entrepris la construction de la section située entre le chemin Mingo et la Pointe Brown.

6. M. Donald Sutherland est l'entrepreneur du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre la jonction de Pugwash et l'anse Giles.

7. MM. McDougall et Giles ont entrepris le nivellement, la maçonnerie et le quai de la section située entre l'anse Giles et le havre de Pugwash.

Les traverses pour les sections du chemin situées entre le village d'Oxford et le chemin Mingo, y compris l'embranchement qui conduit de la jonction de Pugwash au havre de Pugwash, sont fournies par M. R L. Black et M. D. Campbell.

Il n'a encore été fait aucun arrangement pour les superstructures des ponts en acier, la construction des gares et les services d'eau, et la pose des rails et le ballastage sur les sections situées entre le village d'Oxford et le chemin Mingo, y compris l'embranchement de Pugwash; mais le temps est maintenant arrivé de faire avec avantage des contrats pour les superstructures des ponts en acier, les gares et les services d'eau.

On pourrait retarder avec avantage encore quelque temps les dispositions relatives à la pose des rails et au ballastage de la section du chemin située entre le village d'Oxford et le chemin Mingo, y compris l'embranchement de Pugwash.

J'ai récemment examiné de près les travaux sous construction sur cette ligne, et je trouve qu'ils sont fidèlement exécutés tant sous le rapport des matériaux employés que sous le rapport de la main-d'œuvre. L'ouvrage de maçonnerie se compose d'une belle qualité de grandes pierres durables, bien et solidement posées, la maçonnerie des ponts est particulièrement massive. Les ouvrages en maçonnerie les plus importants exécutés jusqu'à présent sont plusieurs grands ponceaux en arc, une pile élevée et deux grandes culées pour le pont de la rivière Wallace, deux fortes culées pour le passage de la route Wallace sous le chemin de fer, deux piles et deux culées pour le pont de la rivière John, et trois culées de ponts pour laisser passer des routes publiques sous le chemin de fer près de Tatamagouche. Outre les constructions que je viens de mentionner, il a été construit un grand nombre de ponceaux solides en planches et en poutres, ceux construits par Stewart et Jones paraissent les mieux faits sous le rapport de l'art, ce qui indique la touche d'entrepreneurs très pratiques, bien que ceux construits sur les autres sections paraissent également solides et substantiels.

Tous les ponceaux arqués et la maçonnerie des ponts indique de l'habileté dans leur construction et un choix soigneux des matériaux; si l'ouvrage de maçonnerie est poussé vigoureusement par tous les entrepreneurs jusqu'à la fin de la saison, et si le temps reste favorable pour la construction de chemins de fer, je ne vois pas ce qui empêcherait tout l'ouvrage en maçonnerie d'être terminé cette année. Les points qui exigent une attention diligente sont les fondations de la pile-pivot et les autres piles restant du pont de la rivière Wallace, dans le contrat de MM. McDonald, O'Brien et Cook, la culée et les piles des rivières French et Waugh, dans le contrat de MM. Stewart et Jones. J'ai insisté auprès de ces messieurs sur la nécessité de commencer promptement et de pousser avec vigueur ces constructions, et j'ai toute confiance qu'ils le feront.

Le quai de Pugwash en voie de construction par MM. McDougall et Giles est presque terminé, et lorsqu'il sera fini, ce sera, je crois, une solide construction.

Le nivellement entre la station d'Oxford et le chemin Mingo a été beaucoup retardé par l'humidité de la saison. La matière dans un grand nombre des tranchées étant une forte terre argileuse très collante, il est impossible de travailler dans ces tranchées lorsqu'il pleut à torrents, et par conséquent elles ne sont pas aussi avancées qu'on pourrait le désirer, mais si le temps s'éclaircit et reste beau pendant le reste de la saison ouvrable, et si les entrepreneurs se mettent énergiquement à travailler et poussent les travaux avec vigueur, les entreprises pourront encore être toutes terminées avant le nouvel an.

MM. McDonald et O'Brien ont pratiquement terminé leur entreprise entre la jonction d'Oxford et le village d'Oxford, et cette section du chemin est en état d'être

livrée au trafic. Cette section est parfaitement ballastée et le dressement de la plateforme bien fait.

Sous le contrat de MM. Gray, McManus et Trites, entre le chemin Mingo et la Pointe Brown, il ne devrait y avoir aucune difficulté à terminer tous les travaux cette année, excepté peut-être, le ballastage, et il pourrait se faire si le temps reste favorable pendant le reste de la saison, et si l'ouvrage est poussé avec énergie. Il y a environ six milles de rails posés à partir de la Pointe Brown, et deux autres milles additionnels de rails termineront le chemin jusqu'à la ballastrière, de sorte que lorsqu'on aura atteint ce point, la pose des rails et le ballastage pourra se faire simultanément, et les autres travaux devraient être terminés d'avance afin de pouvoir continuer la pose des rails sans interruption, et comme les gares et dépendances et le service d'eau sont en cours de construction et bien avancés tout dépend de l'énergie qu'on déploiera pour les travaux dans les quelques mois qui suivront, pour savoir si oui ou non cette section du chemin sera terminée et en état d'être livrée au trafic à la fin de la saison, tel que l'exige le contrat. Je suis heureux de pouvoir dire que les travaux de construction, jusqu'au point où ils sont rendus, paraissent faire honneur aux entrepreneurs ainsi qu'aux ingénieurs du gouvernement et aux inspecteurs employés sur cette ligne, et je compte voir ces travaux achevés d'une manière aussi satisfaisante.

Voici une liste du matériel fourni :

Locomotives	9
Wagons fermés	72
Wagons plateformes	10
Wagons chauffés avec l'appareil Eastman	10
Fourgons	2
Wagons à bestiaux	6

DIVISION DU CAP-BRETON.

Cette division comprend une ligne-mère depuis la Pointe Tupper, sur la rive du Cap-Breton du détroit de Canso, vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Mulgrave, jusqu'à un point près de Leache's Creek, distance de 78 milles, avec un prolongement de 5 milles jusque dans la ville de Sydney-nord, et un autre prolongement de 73.75 milles jusqu'à Sydney, et un raccordement avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale, 1.25 mille, ce qui donne un total de 98 milles sous construction.

Pour les fins de construction la ligne a été divisée en deux sections, comme suit :

	Milles
1. De la Pointe Tupper aux Grand Narrows	45·5
2. Des Grand Narrows à Sydney, et Sydney-Nord et embranchement	52·5
Total	98·0

1. Pour la construction de la section entre la Pointe Tupper et les Grand-Narrows, MM. Isbester et Reed sont les entrepreneurs.

2. Pour la construction de la section entre les Grand Narrows et Sydney, et Sydney-Nord, MM. Sims et Slater sont les entrepreneurs.

En premier lieu, dans le but d'éprouver la possibilité de fixer un quai à la pointe Tupper, l'endroit le plus convenable à la traversée du bateau-passeur de Mulgrave, terminus du chemin de fer de Prolongement-Est, un contrat a été fait avec M. O'Donohue pour la construction d'un caisson de 40 par 80 pieds dans 16 pieds d'eau à l'eau basse, devant former une partie du quai. Il a complété ce caisson, qui a soutenu l'épreuve de la débâcle des glaces sans une égratignure, et de plus le bateau-passeur pouvait l'atteindre à des époques où tous les autres ports étaient bloqués par

les glaces, de sorte qu'il est prouvé hors de tout doute qu'on a choisi le bon endroit pour le terminus est du chemin de fer du Cap-Breton.

4. MM. Isbester et Reed, après avoir signé leur contrat l'automne dernier, s'organisèrent de suite en vue d'opérations actives, en accumulant de grandes quantités de provisions et en envoyant un matériel d'exploitation très complet. Ils firent de suite des explorations pour trouver des carrières et en choisirent un certain nombre qui indiquaient devoir fournir en abondance de la pierre convenable, mais à mesure qu'on les travaillaient elles s'épuisaient après avoir fourni de 5,000 à 6,000 verges de pierre, et il est survenu des retards en conséquence, vu que plusieurs de ces carrières ont dû être abandonnées, et que des recherches diligentes n'ont abouti à aucune nouvelle découverte. La pierre qu'on a obtenue, bien que grosse, pesante, durable et convenable à la construction de bon et solide ouvrage en maçonnerie, n'est pas aussi belle d'apparence que celle qu'on a trouvée à Wallace et employée sur le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow. Un ponceau de 10 pieds d'arc, plusieurs culées de ponts, le piédestal et les culées de deux des chevalets en acier, et un bon nombre de ponceaux en bois, ont été construits; l'ouvrage est solide et fort. La superstructure en acier des ponts et les chevalets sont tous délivrés et le bois pour les tabliers et la construction de quelques-uns des grands chevalets seront commencés de suite, mais je n'espère pas que les ponceaux et les ponts soient terminés avant le printemps prochain. L'ouvrage en terre se compose en grande partie d'une forte argile mêlée de cailloux, et lorsqu'on y travaille les jours de pluie, cette terre devient tellement délayée par les chevaux et les charrettes qui y passent qu'il devient impossible de travailler avant qu'elle ne sèche, et comme le temps pendant les dernières six semaines a été très pluvieux, et qu'il ne se passait presque pas de journée sans une pluie torrentielle, le nivellement s'est trouvé bien retardé. Même si le temps restait beau et sec pendant le reste de la saison, il serait impossible de terminer les travaux cette année, vu qu'il n'y a environ que 40 pour cent de nivellement de fait. On a livré environ 20,000 traverses, et l'on s'attend qu'il faudra se procurer au Nouveau-Brunswick dans le cours du prochain hiver, la plus grande partie des traverses, ainsi que le bois nécessaire aux gares et aux services d'eau; cependant je ne vois aucune difficulté à pousser la pose des rails le printemps prochain, et à terminer tout l'ouvrage et à livrer le chemin au trafic vers le 1er novembre 1889.

MM. Sims et Slater ont commencé les travaux qu'ils ont entrepris pour la construction de la section située entre les Grand Narrows et Sydney-Nord et Sydney, dans l'hiver de 1886, et les ont continués pendant l'année suivante jusqu'en décembre 1887, ayant été favorisés d'un temps très propice à la construction du chemin de fer, ayant été d'une sécheresse presque sous précédant.

Le déblaiement de la ligne était fait, et le nivellement était très avancé, mais très peu d'ouvrage de maçonnerie avait été construit et les carrières étaient dans un état des moins satisfaisant, l'extraction journalière de la pierre étant très minime, et l'organisation, si l'on peut l'appeler ainsi, pour ce genre d'ouvrage était très défectueuse; de fait, lorsqu'on les a relevés de leurs obligations en vertu de leur contrat, les travaux marchaient très lentement, les travailleurs et la classe mercantile ayant apparemment perdu toute confiance dans leur exécution. L'état des affaires était si peu satisfaisant qu'il devint nécessaire pour le gouvernement de retirer les travaux des mains des entrepreneurs et de les finir de la manière la plus avantageuse possible. La caution des entrepreneurs ayant été informée par ses aviseurs qu'elle pourrait terminer les travaux sans perte pour elle, demanda, par l'entremise de ses solliciteurs, la permission de les terminer; on consentit à cet arrangement, mais comme les mois succédaient aux mois, et à mesure que se faisaient les rapports, il devint évident qu'elle ne pourrait les terminer, et elle demanda de faire de nouveaux arrangements; et dans le mois de juin dernier le gouvernement se chargea du contrôle des travaux et s'arrangea de suite de manière à pousser vigoureusement les travaux en donnant à l'entreprise le nivellement, la construction des caissons, etc., par petits contrats, et s'organisant pour faire exécuter efficacement l'ouvrage de maçonnerie à la journée. Plusieurs chalans destinés à transporter la pierre depuis les carrières jusqu'aux emplacements des constructions furent bâtis, des remorqueurs à vapeur nolisés pour

les remorquer, de nouveaux attelages furent engagés pour charroyer la pierre, le nombre des travailleurs bien augmenté dans les carrières, et environ huit équipes de constructeurs et un grand nombre de tailleurs de pierre furent employés aux lieux des constructions, ainsi qu'une nombreuse équipe à préparer les fondations.

La constru tions des gares et dépendances fut confiée à un entrepreneur responsable, et l'ouvrage en général fait de bons progrès. La maçonnerie, environ 16,000 verges cubes, sera, je n'en doute pas, terminée cette année. Les quais en caisson seront aussi terminés cette année, mais le nivellement et les bâtiments des gares, etc., ne seront probablement terminés complètement que le printemps prochain. Un bon nombre de superstructures de pont en acier ont été érigées, et la balance devrait être en place avant le printemps prochain.

Environ 2,000 tonnes de rails ont été délivrées aux Grands Narrows dans le cours de la saison, et l'on se propose d'en livrer une quantité égale à Sydney de bonne heure au printemps, de sorte que la pose des rails pourra se faire en partant des deux extrémités en même temps jusqu'à ce que toute la ligne soit complète ; pendant qu'on poussera cet ouvrage, on fera le ballastage du chemin.

Les travaux de cette section se font sous la direction soigneuse de M Hiran Donkin, ingénieur favorablement connu dans la profession pour son habileté, son énergie, son application à l'ouvrage, sa droiture de caractère, et pour la manière économique avec laquelle il dirige les travaux qu'on lui confie, qui, avec l'aide fidèle de son personnel, conduira ces travaux, j'en suis convaincu, avec économie, promptitude, et efficacité de manière à ce que cette division puisse être livrée au trafic vers septembre prochain.

On se propose actuellement de traverser les Grand Narrows au moyen d'un bateau qui transporterait le train, et l'on fait pour cela des préparatifs, mais il vaudrait la peine de considérer si un pont en acier reposant sur des cylindres en fer remplis de béton ne serait pas préférable. La longueur de cette construction serait de 1,600 pieds.

La quantité de matériel roulant déjà fourni se compose de 8 locomotives, 25 wagons fermés, et 80 wagons plateformes.

On remarquera donc que si mes conclusions sont justes les deux divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton des chemins de fer du gouvernement, seront terminées et en état d'être ouvertes au trafic l'automne prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

ANNEXE No 6.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 20 octobre 1888.

Tableau du nombre de milles des réseaux des chemins de fer du gouvernement en exploitation.

	Milles
Chemin de fer Intercolonial	894
Chemin de fer de Prolongement-Est	80
Embranchement de Windsor	32
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	221
	1,217

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports et les comptes d'exploitation des chemins de fer en activité sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

L'embranchement de la ville de Pictou du chemin de fer Intercolonial, sur une longueur de 14 milles, a été ouvert au trafic le 28 novembre dernier : ce qui complète une mesure totale de 1,217 milles de chemins de fer du gouvernement exploités à la fin de l'année 1887-88 ; la moyenne d'opérations pendant l'année couvrant un parcours de 1,210 milles.

Le résultat du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit :

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en moyenne pour l'année.	——	Total.	Profit.	Perte.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	886	Recettes	2,912,783 85		
		Dépenses d'exploit	3,276,441 61		
				....	363,657 76
Prolongement-Est	80	Recettes	70,552 20		
		Dépenses d'exploit	90,954 73		
				....	20,402 53
Embranchement de Windsor	32	Un tiers des recettes.	24,553 55		
		Dépenses d'exploit	24,040 33		
				513 22	
Ile du Prince-Edouard	212	Recettes	158,363 62		
		Dépenses d'exploit	229,639 95		
				....	71,276 33
				513 22	455,336 62
					513 22
Total	1,210	....	....	....	454,823 40

Chemin de fer Intercolonial.

En consultant le tableau qui précède, on verra que les recettes de ce chemin de fer pour l'année qui nous occupe n'ont pas équilibré les dépenses courantes, laissant même un découvert de $363,657.76.

Il faut en attribuer les causes au coût exceptionnellement dispendieux de l'entretien en bon ordre de la voie pour le trafic, pendant l'hiver dernier, si remarquable par ses tempêtes de neige, puis, au large volume de trafic entrepris à des taux ruineux, au paiement de nombreuses additions et améliorations, du genre de celles que les compagnies de chemin de fer chargent habituellement au compte du capital, mais qui, cependant, ont été considérées former partie des dépenses d'administration et d'exploitation de l'Intercolonial, et aux réparations dispendieuses et coûteuses faites au quai de Richmond.

Le tableau suivant fait voir le montant total des recettes brutes, les tonnes de fret et le nombre des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1867, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en opération.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.		
1876-77	714	1,154,445 35	421,327	613,428
1877-78	714	1,378 946 78	522,710	618,957
1878-79	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882-83	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85	861	2,368,153 65	970,069	914,785
1885-86	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886-87	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144
1887-88	886	2,912,783 85	1,275,995	996,194

Il appert donc que les recettes brutes, le poids du fret et le nombre de voyageurs transportés, continuent d'accuser une augmentation sur les chiffres des années précédentes. Il sera peut-être intéressant pour l'honorable ministre d'apprendre que le commerce de poisson frais s'est developpé d'une manière très considérable, la quantité du poisson transportée dans le cours de l'exercice ayant atteint le chiffre de 4,450 tonnes.

On espère que durant l'hiver qui approche le trafic océanique s'accroîtra considérablement, et que la quantité de charbon expédiée à des endroits situés à l'ouest de la Chaudière sera plus forte qu'elle ne l'a été jusqu'à présent. Pour assurer le transport rapide de cet article, le nombre des wagons fermés a été augmenté de 200, et il y aura environ 22 locomotives affectées à ce service de plus que l'hiver dernier, alors qu'on éprouvait de grandes difficultés, comme on le sait, à expédier promptement le trafic, par suite du manque de locomotives, qui étaient, en conséquence, obligées de faire le service jour et nuit, afin de pousser l'expédition du fret, et causer le moins d'ennuis possible aux expéditeurs.

Cependant il se présente maintenant une difficulté. Il n'y a pas assez de place dans notre remise pour abriter toutes nos locomotives, et il n'y a jamais moins de 20 ou 30 locomotives exposées tous les soirs aux intempéries du ciel à Moncton. Il a aussi été impossible de faire les réparations nécessaires aux ateliers du gouvernement, parce qu'ils ne sont pas assez vastes pour recevoir toutes les locomotives qui exigent des réparations. Je me propose donc de demander un crédit pour le compte du capital,

pour couvrir le coût d'une remise circulaire pour les locomotives à Moncton, une rallonge de 112 pieds sur 200 pieds aux ateliers de cette localité, et quelques nouvelles machines. A moins qu'on ne fasse ces améliorations, les locomotives devront souffrir sérieusement de cette exposition au temps, et par suite du manque d'entretien convenable.

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital jusqu'au 30 de juin 1887, et des additions qui y ont été faites pendant le dernier exercice :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Voit.-dortoirs et salons de 1re c.	1re classe.	Voit.-dortoirs de 2e c.	2e classe.	Wag.-poste, etc.	Fourgons des conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes	Wagons à houille, capacité en tonneaux	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons	Flangers.
Total, 30 juin 1887	164	12	69	6	76	47	79	1529	1442	2038	31	10	20
Ajouté en 1887-88	.....	3	.....	.....	.....	....	.....	106	8	148	6	.....	*3
	164	15	69	6	76	47	79	1635	1450	2186	37	10	17

* Ces trois flangers ont été convertis en chasse- neige au compte des frais d'exploitation.

Le matériel roulant suivant a été reconstruit durant l'année 1887-88 pour en conserver la même quantité, au compte des frais d'entretien.

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Voit.-dortoirs et salons de 1re c.	1re classe.	Voit.-dortoirs de 2e c.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons des conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes	Wagons à houille, capacité en tonneaux	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.
1887-88	4	1	.....	....	1	5	1	20	90	47	2	....	3

Le public commence à apprécier le confort des deux wagons-salons faisant le service entre Saint-Jean et Halifax, et qui ont été bien plus patronisés dans le cours du dernier été qu'ils ne l'ont été en 1887. Les wagons-dortoirs ne font pas seulement le service de nuit des trains express, mais ils sont aussi attachés aux "trains spéciaux" de la malle anglaise qui voyagent de nuit entre Halifax et Rimouski.

Pour faciliter ce dernier service on a acheté trois nouveaux wagons dortoirs. Cet arrangement augmentera de beaucoup le confort des voyageurs qui débarqueront des steamers de la malle anglaise à Halifax et Rimouski. Le wagon-dortoir "Miramichi," qui fut détruit par le feu en septembre 1888, a été reconstruit dans le cours de l'année et fait maintenant le service.

On prend maintenant toutes les précautions pour protéger ces wagons contre l'incendie. Ils sont chauffés par la vapeur fournie par la locomotive, et sont éclairés à l'électricité, ce qui est une grande amélioration sur l'ancien mode de chauffage et d'éclairage.

Les malles d'Europe, qui sont débarquées à Halifax en hiver, et à Rimouski en été, ont été promptement expédiées sur le chemin de fer Intercolonial, et à l'exception de deux ou trois occasions dans le cours de l'hiver, se sont rendues à destination à grande vitesse.

Les locomotives qu'on s'est procuré dans les deux ou trois dernières années sont d'un type beaucoup plus pesant que celles qui faisaient originairement le service, et il a fallu en conséquence augmenter la force des ponts en fer au moyen de nouveaux liens, à des frais considérables pour le compte des frais d'exploitation. Il est aussi devenu nécessaire d'inaugurer un nouveau système de tabliers plus forts pour ces ponts, qu'on a aussi porté au compte des frais d'exploitation.

Dans le cours de l'année, on a levé sur 88 milles les légers rails d'acier pour les remplacer par d'autres rails d'acier de 67 livres. Avec les renouvellements de rails pesants qu'on a faits depuis quelque temps, la voie permanente devrait être en très bon état. Malheureusement, il est prouvé que dans bien des cas les nouveaux rails sont de très pauvre qualité, et s'usent très rapidement. On a cependant pris toute précaution de se procurer des rails qui dureront bien. Un ingénieur compétent les inspecte et les fabricants les garantissent pour sept ans, et tous les rails défectueux pendant cette période doivent être remplacés par les fabricants sans frais pour le gouvernement.

On examine actuellement les rails dans le but de demander aux fabricants de remplacer ceux qui sont devenus défectueux jusqu'à cette date.

COMPTE DU CAPITAL.

La dépense pour travaux sous ce chef peut s'énumérer comme suit :—

Coût total du chemin et du matériel jusqu'au 30 juin 1887.		$44,995,982 42
Augmentation de facilités à Halifax, Saint-Jean, Moncton et à la Rivière du Loup.	$ 32,157 93	
Achèvement originaire	10,004 12	
Lignes d'embranchement	352,881 52	
Matériel roulant	258,334 81	
Approches au quai de Sackville	1,398 20	
Passage sous la voie à Bathurst	4,083 26	
Remise au charbon à Amherst	567 50	
Nouvelles machines	9,770 25	
Coussinet Servis	12,571 50	
Abris et clôtures paraneige	38,998 75	
Appareils pour le chauffage à vapeur, et l'éclairage à l'électricité	21,617 54	
		742,385 38
Il paraît qu'une certaine somme fut payée en 1887 au gouvernement du Nouveau-Brunswick par le département des chemins de fer pour l'achat de la section du chemin de fer Intercolonial qui se trouve entre la jonction de Missiquash et Painsec, et qu'elle ne fut pas inscrite dans les livres du chemin de fer à Moncton, et elle paraît en conséquence pour la première fois cette année		149,441 40
		$45,887,809 20
Moins le remboursement d'une somme déposée en cour dans un cas de réclamation de terre, et qui n'a pas servi		50 20
Coût total jusqu'au 30 juin 1888		$45,887,759 20

Ce chiffre peut se décomposer comme suit :—

Chemin	$39,330,105 05
Matériel roulant	6,557,654 15
Total	$45,887,759 20

L'embranchement de la ville de Pictou a été exploité avec succès depuis le 28 novembre dernier, et nous dispense des frais d'entretien du bateau traversier dans le port, le *Mayflower* qui faisait ce service étant maintenant à vendre. Cet embranchement a prouvé être très avantageux pour les marchands et autres personnes qui ont occasion de visiter la ville, ainsi que pour les résidants. C'est de cet embranchement que se détache la division d'Oxford à New Glasgow du chemin de fer Intercolonial, à un point situé à deux milles environ de Pictou, et connu sous le nom de Pointe-Brown.

Depuis mon dernier rapport annuel on a introduit dans l'intérêt de la sûreté publique, un système de chauffage des wagons de voyageurs à la vapeur fournie par la locomotive, et d'éclairage à l'électricité, ce qui diminue beaucoup le danger d'incendie en cas d'accident. A la fin de l'année 26 wagons à voyageurs et 15 locomotives avaient été munis de l'appareil de chauffage à la vapeur, et 18 wagons à voyageurs de l'appareil d'éclairage électrique. Ces deux améliorations ont très bien fonctionné, et paraissent bien appréciés par les personnes qui voyagent dans les trains ainsi équipés.

Les coussinets Servis n'ont pas été depuis assez de temps en usage pour me permettre de me former une opinion sur l'étendue de leur utilité, mais il paraît y avoir peu de doute qu'ils seront utiles sur des traverses en cèdre.

Le matériel roulant est en bon état d'exploitation et l'entretien du chemin a reçu une attention soigneuse, et par conséquent la voie est en excellent état, sauf les joints trop bas causés par les défectuosités des nouveaux rails d'acier de 67 livres qui ont été posés cette année et les années précédentes. Cette difficulté, comme je l'ai dit, paraît impossible à contrôler.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Compte du capital.

Le compte du capital reste semblable à celui de l'an dernier, savoir :—

Coût du chemin	$1,088,311 97
do du matériel roulant	$ 196,183 79
	$1,284,495 76

Les recettes brutes de l'année ont été de $70,552.20, soit une augmentation de $6,445.10, ou 9 pour cent sur celles de l'année précédente.

Vu la détérioration des ponts et des traverses, les dépenses d'entretien du chemin en bon état sont considérables et continueront de l'être encore pendant une couple d'années. On espère cependant que les frais d'exploitation ne seront pas tout à fait aussi élevés à l'avenir qu'ils l'ont été dans les trois dernières années, et comme il y a tout espoir que les recettes augmenteront on pourra s'attendre à ce que les pertes occasionnées par l'exploitation du chemin diminueront. A la fin de l'exercice 1888-89 le service de l'eau sera des plus efficace. Dans le passé on s'est servi du système Haggas, et on l'a trouvé très peu satisfaisant. Le terrain de la station et le quai de Mulgrave, sur le détroit de Canso, sont beaucoup trop petits et restreints pour satisfaire le trafic, mais on est à les agrandir tous les deux, et dans mon prochain rapport annuel j'espère pouvoir constater une amélioration sensible dans les commodités d'expédition de marchandises à Mulgrave.

Le chemin et le matériel roulant sont tous deux en très bon état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Aucun changement ne s'est produit dans l'opération de l'embranchement de Windsor ; la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis continue à exploiter le chemin, et le gouvernement à entretenir la voie et les constructions.

Les résultats des opérations de l'année sont comme suit :—

Un tiers des recettes brutes payées par la compagnie au gouvernement	$24,533 55
Coût d'entretien de la voie et des constructions	24,020 33
Bénéfice	$ 513 22

On remarquera que l'entretien du chemin a coûté $513.22 de moins que le revenu qu'il a rapporté.

Les rails de fer donnent des signes d'usure, et il sera nécessaire d'en renouveler trois milles avec des rails d'acier dans le cours de l'année 1888–89. Il sera peut-être nécessaire aussi de poser du ballast sur quelques milles.

La voie et les constructions ont été maintenus en bon état, et je n'ai aucune raison de craindre de retard pour le trafic cet hiver si la compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis se procure des chasse-neige des modèles les plus perfectionnés.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Compte du capital.

Il n'a été fait aucune dépense pour le compte du capital, et le coût de l'entretien du chemin et du matériel roulant reste semblable à celui de l'année précédente.

Coût du chemin	$3,283,051 89
du matériel roulant	458,729 00
Total	$3,741,780 89

Le chemin et le matériel roulant sont en très bon état.

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :

Locomotives	21
Voitures de 1re classe	17
" de 2me " et à bagages	15
Wagons-poste et fumoirs	3
Wagons fermés et à bestiaux	176
Wagons-plateformes	125
Fourgons de conducteurs	3
Fourgons de payeur	1
Chasse-neige	8
Flangers	7

Les recettes brutes de l'année ont excédé celles de l'année précédente, et se comparent comme suit avec celles de la première année d'exploitation du chemin de fer :

1875-76	$118,060 96
1887-88	158,363 62
Augmentation	$40,302 66

Le trafic se développe donc d'année en année.

Les frais d'exploitation sont considérables, vu qu'ils comprennent le coût d'une puissante locomotive pour le fret, reconstruction de 10 wagons plateformes d'une capacité de 10 tonnes, la construction d'un pont en fer à Curtiss Creek, et la construction de trois ponceaux en maçonnerie. Ce sont des constructions en sus des réparations ordinaires et peuvent être considérées comme des améliorations (*battermənts*).

Autrefois le service des trains sur l'embranchement du Cap Traverse n'était que bi-hebdomadaire. L'an dernier on l'a fait quotidien, mais comme le trafic est très minime il n'a pas même payé le service du train, sans parler de l'entretien. Toutefois, je présume que le service quotidien est utile à quelques personnes.

REMARQUES GÉNÉRALES.

L'augmentation constante qui s'est produite d'année en année dans le volume du trafic tant en voyageurs qu'en fret, indique sûrement que les diverses industries du pays sont dans un état prospère, et qu'il y a certainement une amélioration constante dans le bien-être et le progrès général. Tous ceux qui ont l'habitude de voyager sur le chemin de fer Intercolonial depuis son ouverture ont dû remarquer combien les parties les plus sauvages deviennent cultivées, et combien les industries ont augmenté en nombre et en prospérité. L'augmentation rapide du trafic local prouve la valeur du chemin de fer pour les districts qu'il traverse, et c'est une considération très importante pour l'avenir du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant généra

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 7

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 25 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier :—

N° 1.	Compte du capital.	
" 2.	Compte du revenu.	
" 3.	Frais de traction	(Relevé n° 1)
" 4.	Dépenses pour voitures et wagons	(" 2)
" 5.	Entretien de la voie et des travaux d'art	(" 3)
" 6.	Dépenses des stations	(" 4)
" 7.	Frais généraux	(" 5)
" 8.	Compte des approvisionnements.	
" 9.	Bilan général.	
" 10.	Etat comparatif des moyennes.	

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 880 milles. Le 28 novembre 1887, l'embranchement de la ville de Pictou, 14 milles de longueur, a été livrée au trafic, ce qui porte à 894 milles la longueur totale du chemin de fer en exploitation à la fin de l'année.

COMPTE DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement au 30 juin était de		$44,995,982 42
Ajoutez le montant payé les années précédentes, *voir* les Comptes publics		149,441 40
		$45,145,423 82
Moins remboursé à compte des dépenses de l'année précédente...		50 00
		$45,145,373 82
Les additions de l'année ont été les suivantes :—		
Pour prolongement dans Halifax	$ 8,992 97	
Nouvelles améliorations à Saint-Jean	2,513 89	
Nouvelles améliorations à Moncton	16,653 56	
Nouvelles améliorations à la Rivière-du-Loup	3,997 51	
Achèvement du chemin de fer Intercolonial	10,004 12	
Matériel roulant	258,334 81	
Embranchement Saint-Charles	106,045 18	
Embranchement Dartmouth	3,442 28	
Embranchement Dalhousie	1,343 00	
Embranchement de la Rivière-du-Loup	355 79	
Embranchement d'Indian-Town	9,940 45	
Embranchement de la ville de Pictou	227,924 54	
Rails sur le quai à Sackville	1,398 20	
Traverse du chemin à Bathurst	4,083 26	
Hangar au charbon à Amherst	567 50	

Machines	9,770 25	
Coussinets Servis	12,571 50	
Abris et clôtures parneige	38,998 75	
Appareils pour le chauffage des wagons à la vapeur et leur éclairage à l'électricité	21,617 54	
Réclamation de Woodhill, Halifax	3,517 00	
Frais judiciaires se rattachant à cette réclamation	313 28	
		$742,385 38
Faisant une dépense totale au 30 juin 1888		$45,887,759 20

Les $50 remboursées pour le compte du capital ont été avancées en 1885, pour payer du terrain sur l'embranchement de Dartmouth, mais elles n'ont pas servi.

Les $149,441.40 ajoutés au compte du capital de l'an dernier sont la balance d'une somme de $150,000 payée à Ottawa dans le cours du dernier exercice à la province du Nouveau-Brunswick en règlement d'une vieille réclamation.

Les dépenses faites pour le prolongement de Halifax, ont été occasionnées par le comblement d'un lot riverain, et par le règlement de réclamations datant des années précédantes.

Les dépenses faites pour les nouvelles améliorations à Saint-Jean, ont été la construction de bâtiments et d'appareils pour le nettoyage des wagons-dortoirs, et pour des réclamations.

Les dépenses à Moncton ont été occasionnées par l'agrandisement des ateliers grâce à l'augmentation du trafic.

Les dépenses de la Rivière-du-Loup ont été faites pour l'agrandissement de la cour, devenu nécessaire par suite de l'ouverture du chemin de fer de Témiscouata qui se relie à l'Intercolonial à cet endroit.

Achèvement du chemin de fer Intercolonial. Ces dépenses ont été faites pour le règlement des dommages aux terres, etc., lors de la construction originaire de la ligne.

Les dépenses faites pour le matériel roulant ont été l'achat de nouveaux wagons-dortoirs et aussi de nouveaux wagons pour le fret, grâce à l'augmentation du trafic en charbon et autres articles.

Embranchement de Saint-Charles. Ces dépenses ont été occasionnées par le règlement de réclamations pour des terres et autres dommages, et par la construction d'abris et de clôtures paraneige, où ils étaient nécessaires.

Les dépenses faites à Dartmouth étaient pour des réclamations de terres et autres dommages.

Les dépenses sur l'embranchement de Dalhousie étaient pour des dommages aux terres, et l'achat de deux wagons pour le fret.

Embranchement de la ville de la Rivière-du-Loup. Cette somme a payé des matériaux employés pour l'agrandissement du quai à la Rivière du-Loup.

Embranchement d'Indian-Town. Cette dépense a été faite pour l'achat de wagons pour le fret et payer des dommages aux terres.

Les travaux de construction sur l'embranchement de la ville de Pictou se sont continués durant l'année, et les dépenses ont été des paiements faits aux divers entrepreneurs. Cet embranchement était assez avancé pour permettre aux trains de circuler, et il a été livré au trafic le 28 novembre 1887.

Les dépenses faites à Sackville ont été rendues nécessaires par l'achèvement du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, qui se raccorde au chemin de fer Intercolonial à cet endroit.

Les dépenses de machines ont été occasionnées par l'achat de nouvelles machines pour les ateliers de Moncton.

Le coussinet Servis est une nouvelle invention qu'on a mise à l'épreuve. Il est destiné à augmenter la durée des traverses en empêchant les rails de les couper en s'y enfonçant.

Les dépenses faites pour les abris et clôtures paraneige l'ont été dans le but de protéger les endroits qui ne l'avaient pas été auparavant, et dont l'expérience des deux ou trois derniers hivers a démontré la nécessité.

Vingt-six trains de voyageurs ont été munis d'un appareil de chauffage à vapeur et 15 locomotives ont été munies d'appareils destinés à fournir la vapeur à ces wagons.

Dix-huit trains de voyageurs ont été munis d'appareils d'éclairage électriques.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffreront comme suit :

Dépenses	$3,276,441 61
Recettes	2,912,783 85
Total	$ 363,657 76

Les recettes brutes pour l'année ont été de $2,912,783.85 soit une augmentation considérable sur le dernier exercice.

Recettes en 1887-88	$2,912,783 85
do 1886-87	2,596,009 83
Augmentation	$ 316,774 02

Cette augmentation provient tant du trafic des voyageurs que de celui du fret : la première étant de $52,363.09, et la seconde de $252,146.28. La quantité de fret transporté à excédé celle de l'année précédente par 144,661 tonnes, comme suit :—

	Tonnes.
Poids du fret transporté en 1887-88	1,275,995
do do 1886-87	1,131,334
Augmentation	144,661

L'augmentation pour le fret local a été de 93,002 tonnes, et pour celui de plein parcours, de 51,659 tonnes.

Voici un état comparatif de quelques-uns des principaux articles du fret transporté cette année et l'année précédente :—

Articles.	1886-87.	1887-88.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	753,480	845,750	92,270	
Boisseaux de grain	1,016,334	1,211,540	195,206	
Pieds de bois	161,168,003	196,444,819	35,276,816	
Têtes de bétail vivant	80,782	90,439	9,657	
Autre march'dises, tonnage	820,300	909,487	89,187	

C'est une satisfaction d'observer une augmentation dans tous les articles mentionnés plus haut.

10—3

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest continue d'accuser une augmentation, comme on peut en juger par l'état détaillé comparatif suivant, jusqu'à l'expiration de l'année, le 31 de décembre :—

	Tonnes.
1879	570
1880	10,246
1881	30,629
1882	35,089
1883	54,891
1884	112,898
1885	165,791
1886	175,512
1887	192,022

Depuis plusieurs années j'attire dans mon rapport annuel l'attention sur le taux excessivement bas auquel on transporte le charbon, et il n'y a aucun doute que c'est une des causes principales du déficit annuel.

Il y a dans le nombre des voyageurs une augmentation de 56,050 sur le chiffre de l'an dernier, comme suit :

En 1887-88	996,194
1886-87	940,144
	56,050

En 1886-87 l'augmentation sur l'année précédente a été de 50,280.

DÉPENSE.

Les frais d'exploitation durant l'exercice ont été de $3,276,441.61, soit une forte augmentation sur le chiffre de l'exercice précédent, comme suit :

1887-88	$3,276,441 61
1886-87	2,828,115 58
	$448,326 03

Voici comment ils se comparent à ceux de l'exercice précédent, par mille parcouru par les locomotives et les convois, ainsi que par mille de chemin de fer :

Par mille parcouru par les locomotives :—

	Cents.
1887–88	55·19
1886–87	51·74

Par mille parcouru par les convois :—

1887–88	66·33
1886–87	62·67

Par mille de chemin de fer :—

1887–88	$3,723 23
1886–87	3,265 72

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en parfait état d'efficacité.

291,828 traverses neuves ont été posées sur la voie.

Soixante-dix milles de la voie ont été reballastés.

Cinquante et une voies d'évitement, d'une longueur totale de cinq milles et demi, ont été construites.

Les clôtures ont reçues toutes les réparations nécessaires, et 132 milles de clôtures neuves ont été construits.

On a posé trois sortes de clôtures en fil métallique, en treillis, en fil barbelé et en lattes et fil métallique.

Des réparations considérables ont été faites aux abris et aux clôtures paraneige, et on en a construit de nouveaux au coût total de plus de trente-six mille piastres.

Les bâtiments de toutes sortes sur la ligne ont reçu les réparations dont ils avaient besoin.

Trois gares, trois bureaux de télégraphe, une grande bâtisse pour l'emmagasinage du charbon, et une autre pour l'huile, ont été construits.

Une gare et un grand hangar pour l'emmagasinage du charbon ont été construits sur de plus grandes dimentions et sur un plan amélioré.

Douze signaux-sémaphores ont été placés à des endroits où il n'en existait pas auparavant.

Les réparations et renouvellements faits aux quais ont été considérables, plus de trente-quatre mille piastres ayant été dépensées sur un seul des quais de Richmond.

On a fait des dépenses considérables pour les réparations et renouvellements de la maçonnerie des ponts et ponceaux.

Un pont en fer de trois arches a été substitué à un pont en bois. Trois paires de longrines en fer ont été substituées à des solives en bois, et un pont en fer au-dessus de la voie a été construit à la place d'un pont en bois.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires et est en bon état.

Quatre nouvelles locomotives ont été achetées pour en remplacer un nombre égal retirées du service.

Cent cinquante-sept wagons pour le fret étant impropres au service, ont été remplacés par un nombre égal de nouveaux wagons de méthode améliorée, et pouvant transporter des chargements beaucoup plus pesants. Six voitures pour les voyageurs ont été remplacées par de nouvelles voitures de modèle amélioré. Le wagon-dortoir "Miramichi," qui a été détruit par le feu en septembre 1886, a été remplacé par un nouveau. Le coût de toutes ces nouvelles locomotives et wagons a été porté au compte des frais d'exploitation.

On a continué à améliorer le service de l'eau, et cinq grands réservoirs d'une capacité de 50,000 gallons ont été construits et munis de pompes à vapeur. Les dépenses ont été beaucoup plus fortes que l'an dernier, ayant dépassé quarante mille piastres.

Un bon nombre des ouvrages ci-dessus mentionnés étaient des améliorations faites en sus de l'entretien et du renouvellement des ouvrages originaux, mais le coût est inscrit aux frais d'exploitation, et contre les recettes de l'année.

Nous étant décidés à essayer la vapeur fournie par la locomotive comme moyen de chauffage des voitures à voyageurs, plusieurs trains ont été complètement munis de l'appareil nécessaire pour cela, et ont circulé tout l'hiver dernier. L'essai ayant prouvé qu'il est possible de chauffer les wagons d'une manière satisfaisante par ce moyen, on pose cet appareil dans d'autres trains de voyagenrs.

Depuis l'automne de 1887 plusieurs trains ont été entièrement éclairés à l'électricité.

10—3½

APPROVISIONNEMENTS.

Valeur des fournitures achetées	$1,187,201 18
Valeur des fournitures employées	1,474,333 04
Vieux matériel vendu	156,567 92

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible	$257,246 68
Rails en fer et en acier	71,164 07
Vieux matériel pouvant servir	41,873 00
Vieux matériel à vendre	128,351 08
	$ 498,634 83

La quantité de rails et de vieux matériel disponible est moins considérable que l'an dernier. Le vieux matériel fut vendu dans le mois de mai par enchère publique, mais la livraison aux acheteurs était à peine commencée à la fin de l'année.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le service du traversier dans le port de Pictou a été discontinué lorsque le chemin de fer de Stellarton à Pictou a été ouvert au trafic le 28 novembre 1887, et le steamer *Mayflower* qui faisait ce service est à vendre.

Dans le cours de l'hiver dernier on a éprouvé quelques inconvénients par suite du défaut des entrepreneurs des locomotives de les livrer à l'époque convenue.

Le déblai des neiges sur la ligne n'a pas coûté aussi cher l'hiver dernier que dans l'hiver de 1886-87, mais il est bien au-dessus de la moyenne, ayant coûté $67,000, et à cette somme il faut ajouter les frais de réparations des charrues, plus de $26,000.

Je suis bien aise de dire qu'en général les employés se sont acquittés de leurs fonctions fidèlement et de bon cœur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL, exercice expiré le 30 juin 1888.

Dt.					Av.		
		$ cts.	$ cts.	$ cts.			$ cts.
1887. 30 juin.....	Coût du chemin et de l'équipement			44,995,932 42	1887. 30 juin.....	Canada	45,145,373 82
	AJOUTEZ—Montant payé les années précédentes, *voir* Comptes publics			149,441 40			
	Total d'après les Comptes publics			45,145,423 82			
	MOINS—Remboursements sur les dépenses de l'année précédente			50 00			
				45,145,373 82			
1888. 30 juin.....	Dépenses pour le prolongement dans Halifax	8,992 97					
	do plus grandes facilités à Saint-Jean	2,513 89					
			11,506 86				
	do l'embran. de Saint-Charles		106.045 18				
	do do la ville de Pictou		227,924 54				
	do do Dartmouth		3,442 28				
	do do Dalhousie		1,343 00				
	do do la ville, Rivière-du-Loup		355 79				
	do do Indian-Town		9,940 45				
	do Matériel roulant		258,334 81				
	Approche sur pilotis jusqu'au quai de Sackville		1,398 20				
	Coussinets Servis		12,571 50				
	Plus grandes facilités, Moncton		16,653 56				
	do do Rivière-du-Loup		3,997 51				
	Voie d'évitement de la filature d'Halifax, réclamation de Woodhill		3,517 00				
	Machines		9,770 25				
	Traverse sous le ch. de fer Intercolonial à Bathurst		4,083 26				
	Appareils pour éclairage des wagons à l'électricité et le chauffage à la vapeur		21,617 54				
	Hangar au charbon à Amherst		567 50				
	Abris et clôtures paraneiges		38,998 75				
	Frais judiciaires en rapport avec la voie d'évitement de la filature d'Halifax		313 28				
	Achèvement du chemin de fer Intercolonial, entre la Rivière-du-Loup et Truro (travaux, voie permanente, bâtiments, droits de passage, etc)		10,004 12				
				742,385 38	1888. 30 juin....	Canada	742,385 38
				45,887,759 20			45,887,759 20

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1888. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1888.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
887,626 41	Frais de traction relevé n° 1...	1,135,325 00	792,678 56	Transport des voyageurs	845,041 65
668,027 57	Dép. des wagons et voitures do 2...	769,155 84	1,657,695 76	do du fret..........	1,909,842 04
782,052 79	Entret. de la voie et des trav. do 3...	811,225 31	145,635 51	Malles et divers..........	157,900 16
333,576 22	Dépenses des gares do 4...	377,969 18			
162,689 65	Frais généraux do 5...	174,809 23	2,596,009 83		2,912,783 85
			232,105 75	Balance..........	363,657 76
2,833,972 64		3,268,484 56			
5,857 06	Circulation par wagon par mille.	7,957 05			
2,828,115 58		3,276,441 61	2,828,115 58		3,276,441 61

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
8,727 69	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage	10,436 35
212,296 96	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	234,682 95
357,564 55	Combustible	463,604 82
41,464 49	Huile, suif, chiffons et menus articles	51,635 80
202,384 32	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotives	290,220 04
29,340 09	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	40,452 73
35,848 31	Divers	44,292 31
887,626 41		1,135,325 00

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N. B., 30 juin 1888.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
54,810 70	Réparations aux voitures à voyageurs	102,375 31
17,480 22	do wagons-poste, à messageries et à bagage	47,828 95
262,456 93	do wagons à marchandises et fourgons	254,493 65
225,676 96	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	250,266 85
39,263 10	Huile, chiffons	36,703 85
48,823 64	Menus articles et combustible	57,132 35
19,516 02	Divers	20,354 88
668,027 57		769,155 84

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N. B, 30 juin, 1888.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
6,714 61	Appointements de l'ingénieur et de son aide et des commis, frais de bureau et de voyages	6,752 57
279,456 96	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	315,899 33
166,531 72	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	38,127 28
55,480 89	Traverses	71,553 27
84,611 47	Bois de construction, bois de service, etc , pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneiges, clôtures, etc	160,739 34
6,824 51	Réparations aux quais	36,072 19
69,730 55	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions	85,673 84
17,162 12	do chasse-neige, outillage, etc	26,141 43
92,212 40	Enlèvement de la glace et de la neige	67,781 25
3,327 56	Divers	2,484 81
782,052 79		811,225 31

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.B., 30 juin 1888.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1888.
$ cts		$ cts.
260,701 11	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	293,981 79
72,875 11	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	83,987 39
....	Divers	....
333,576 22		377,969 18

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.B., 30 juin 1888.

N° 7—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
64,224 16	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis et frais de bureau et de voyages	65,601 92
20,884 38	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages	25,072 04
18,930 57	Dommages causés aux hommes, animaux et effets	13,222 71
19,125 93	Passages d'eau	16,580 52
1,243 75	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes)	619 98
24,167 07	Divers—impressions, annonces, etc	38,814 91
14,113 79	Frais d'agence	14,897 15
162,689 65		174,809 23

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.B., 30 juin 1888.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE GÉNÉRAL DU MATÉRIEL, exercice terminé le 30 juin 1888. Av.

1888		$ cts.	$ cts.	1888		$ cts.	$ cts.
30 juin.....	Balance.	....	678,109 97	30 juin.....	Livraisons durant l'année	1,464,333 04	
					Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer.	35,054 37	
1888					Vente de vieux matériel	156,577 92	1,655,965 33
30 juin.....	Achats durant l'année.......... ...	1,187,201 18			Balance—		
	Frais des autres départements....	219,057 11			Matériel ordinaire, y compris le combustible........	257,246 68	
	Main-d'œuvre.........	57,632 98			Rails de fer et d'ac., attaches, etc	71,164 07	
	Bordereau de paie................	12,598 92	1,476,490 19		Vieux matériel, en état de service......	41,873 00	
					Vieux matériel à vendre	128,351 08	498,634 83
			2,154,600 16				2,154,600 16

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1888.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1888.

Dr.

	$ cts.	$ cts.
Caisse		19,631 01
Matériel en général :—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	257,246 68	
Rails en fer et en acier, et attaches	71,164 07	
Vieux matériel en état de service	41,873 00	
Vieux matériel à vendre	128,351 08	
		498,634 83
Stations		
Loyers		2,105 04
Assurance contre les accidents		25,538 00
Fret non réclamé		11 05
Comptes des départements :—		
Milice	3,910 98	
Agriculture	17,066 81	
Postes	45,400 24	
		66,378 03
Matériel roulant du C. C. P.		22,046 96
Embranchement de Chatham		772 49
Québec-Central		2,630 87
Ch. de fer North-Western du N.-B, compte général	536 63	
do do du trafic	1,917 98	
		2,454 61
Chemin de fer Grand-Tronc, compte du trafic		6,402 24
Chemin de fer Windsor et Annapolis		28 01
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick		9,723 23
do Albert		86 34
do Embranchement Elgin		726 10
do Elgin, Petitcodiac et Havelock		180 00
do Kent-Nord		503 22
do de Témiscouata		830 50
do Canadien du Pacifique		429 39
do Central du Nouveau-Brunswick		44 96
do Moncton et Bouctouche		88 57
do Embranchement Harvey		5,553 57
do Saint-Martin et Upham		130 00
do Chicago, Santa-Fe et Californie		12 00
do Albert-Sud		5 06
do Chicago et Grand-Tronc		6 50
do Joggins		14 50
do Maine-Central		176 00
do de fret Union		9 76
do des Comtés de l'Ouest, compte général	15,893 35	

Av.

	$ cts.
Canada	690,114 62
Stations	34,770 90
Compte indéterminé	2,631 83
Chemin de fer Grand-Tronc, compte général	6,776 26
do Delaware, Lackawanna et de l'Ouest	10 00
do de la Baie des Chaleurs	0 25
do de Cumberland et Cie Houillère	303 64
Compagnie de wagons d'Ontario	3,323 75

[1888]

Nº 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr. BILAN GÉNÉRAL, année expirée le 30 juin 1888. Av.

	$ cts.	$ cts.		$ cts.
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest, compte du trafic	1,657 42	17,550 77		
do de Springhill et Parrsboro'		3,161 99		
do Halifax et Cap-Breton		1,546 82		
do Embranchement de Windsor		318 83		
Cie de messagerie Internationale		2,641 86		
Compagnie de voitures-palais Pullman		870 35		
Cie de paquebots Allan		1,892 13		
Ligne du "Great Eastern"		4 00		
Cie houillère de l'Acadie		6,143 43		
do Internationale		954 55		
do Vale		24 27		
Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse		6 60		
Cie de fer de Londonderry (limitée)		4 23		
Cie de fonderie et de machinerie de Truro		171 45		
Laminoirs d'Halifax		78 50		
do de Coldbrook		1,967 41		
Cie de locomotives et de machines du Canada		15 75		
Union Bearing Company		660 84		
Cie de Tr n·po t du Canada		1,301 83		
Cie de nav. à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard		4 04		
Steamer "Admiral"		4,190 83		
do "Contest"		2,236 25		
Cie de filature de cotton d'Halifax, voie d'évitement		10,639 07		
do do de Moncton, do		325 00		
Remise détruite		788 81		
Ville de Dartmouth		8,000 00		
Gare de Glengarry		5 00		
do Bloomfield		25 21		
do l'embr. pour le service des houillères		65 84		
do Weldford		55 00		
do Saint-Luc		80 00		
do Saint-Arsène		6 11		
do Bic		22 00		
Goélette "Mary Jane"		71 30		
Compte des particuliers		6,949 11		
		737,931 25		737,931 25

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

No. 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

—	1887.	1888.
Milles de chemin de fer en exploitation	866	880
Milles parcourus par les locomotives	5,466,488	5,936,035
do trains	4,512,599	4,939,253
do wagons	52,001,918	56,008,930
		Cts.
Recettes, par mille parcouru par les locomotives... Centins.	47·49	49 07
do de la voie... Piastres	2,997·70	3,309·98
	Pour 100.	
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	30 53	29·01
do do du fret do	63 86	65·57
do do d'autres sources do	5 61	5·42
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs... Centins.	3 88	3·95
Combustible	6·54	7·81
Huile, suif, chiffons et menus articles	·76	·87
Réparations aux locomotives	3.70	4·80
Eau et réparations aux réservoirs	·54	·68
Divers	·65	·75
Total	16 07	18·95
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef	·16	·17
Total	16 23	19·12
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives	16 23	19 12
Dépenses des wagons do	12·22	12·96
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locom.	14·31	13 67
Dépenses des stations do do	6·10	6·37
Frais généraux do do	2·98	2·94
	51 84	55 06
Wagons, par mille	Déduire ·10	Ajouter ·13
Total par mille parcouru par les locomotives	51·74	55·19
Frais de traction, par mille parcouru par les trains	19 67	22·98
Dépenses des wagons do	14·80	15·57
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	17·33	16 43
Dépenses des stations do	7 39	7 65
Frais généraux do	3·61	3·54
	62·80	66·17
Wagons, par mille	·13	·16
Total par mille parcouru par les trains	62·67	66·33
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	3,265 72	3,723 23

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin, 1888.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 20 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements a été porté de 880 à 894 milles.

	Milles.
Déjà rapporté	880
Embranchement Dartmouth	14
Total	894

Dans le cours de l'exercice 88 milles de vieux rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été remplacés sur la ligne-mère par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice, 291,828 traverses ont été renouvelées sur la ligne-mère, les voies de garage et les embranchements.

BALLASTAGE.

Le ballastage a été fait sur toutes les divisions du chemin. Soixante et dix milles et demi (70½) ont été ballastés durant l'année.

SÉMAPHORES.

Douze sémaphores ont été érigés dans le cours de l'exercice.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Cinquante et une voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne 29,248 pieds, ou 5½ milles de plus de voie de garage.

CLÔTURES.

Environ cent trente-deux milles de clôtures en fil de fer barbelé et en fil de fer en treillis ont remplacé d'anciennes clôtures en perches, et ont aussi été placées où il n'en existait pas auparavant. Environ 32 milles de clôture en fil de fer barbelé sur les divisions nord ont été sérieusement endommagées par la neige et la glace, qui ont cassé les fils. Ces réparations ont été très coûteuses.

La dépense d'entretien des clôtures ordinaires l'année dernière a été de $86,836.68.

ABRIS ET CLOTURES PARANEIGE.

8,549 pieds linéaires de nouveaux abris paraneige ont été construits entre Lévis et Sainte-Flavie. Sur ce chiffre, 5,691 ont été construits avec une armature en fer composé de vieux rails recouverts de planches rabotées de 1¼ pouce. 36,681 pieds linéaires de clôtures paraneige ont été construits et 7,948 pieds reconstruits. On a aussi réparé environ 25,000 pieds de l'ancienne clôture.

On espère que les abris paraneige avec armatures en fer et revêtement en planches seront presque sinon complètement à l'épreuve du feu.

QUAIS ET VOIES À CHARBON SUR CHEVALETS.

Au TERMINUS EN EAU PROFONDE A HALIFAX, on a posé quelques nouveaux pilotis, et renforcé les fondations des hangars à fret.

A RICHMOND, un contrat a été fait avec MM. Cameron et Donald pour la reconstruction du quai extérieur sur pilotis. Les pilots sous les bâtiments devront être créosotés. Le renouvellement de la voie à charbon et des plans inclinés était aussi compris dans leur contrat.

Les travaux étaient environ à moitié terminés à la fin de l'année.

Au DÉBARCADÈRE DE PICTOU, une partie du dessus du quai n° 2 a été renouvelée et le quai a été en général examiné et réparé.

A SPRINGHILL, l'ancienne remise où l'on approvisionnait les locomotives de charbon a été détruite pas le feu, et une nouvelle remise et voie à charbon construites pour les remplacer.

A AMHERST, DORCHESTER, SHÉDIAC ET SUSSEX, on a construit de nouvelles voies à charbon pour les fins locales.

A la POINTE DU CHÊNE, de grosses réparations ont été faites à l'extérieur du quai et une partie du dessus a été replanchéiée.

A MONCTON, des réparations considérables ont été faites au hangar à charbon et à la voie.

A NEWCASTLE, le vieux quai a été brûlé jusqu'au niveau de l'eau. Il a été reconstruit par contrat. On a posé aussi une nouvelle grue perfectionnée de 7 tonnes de capacité.

A DALHOUSIE, une partie du dessus du quai a été replanchéée.

A SAINTE-FLAVIE, un nouveau hangar à charbon de 500 pieds de long sur 25 pieds de large, avec une voie de 700 pieds de long pour y arriver, a été construit, par contrat, au coût de $4.336,50

A RIMOUSKI, les réparations nécessaires ont été faites au quai en attendant qu'on donne le contrat pour l'exécution de réparations plus considérables.

A LA POINTE-LÉVIS, les réparations nécessaires ont été faites aux caissons entre Lévis et la Pointe-Lévis, au sud de la Pointe-Lévis.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A HALIFAX, un double plancher a été posé du côté nord du hangar à charbon qui se trouve sur le quai en eau profonde, sur toute sa longueur.

On a renouvelé la plateforme extérieure pour les voyageurs à la station de North Street.

Le toit de la gare principale a été recouvert en ciment Sparham.

L'élévateur à grain a été examiné et réparé, et le toit de la maison de la chaudière a été recouvert de goudron et de gravois.

Un côté du toit du hangar à fret de North Street a été recouvert en bardeaux et le dessus de la plateforme de chargement en dehors du hangar renouvelé.

A RICHMOND, une extrémité du bâtiment des magasins (en briques) a été réparée et couverte en mastic.

La rotonde a été parfaitement examinée, toutes les briques molles ont été enlevées et une grande partie des murs extérieurs couverte en mastic.

Un prolongement a été fait au bâtiment au-dessus de la fosse à piquer le feu, contiguë à la rotonde, pour permettre aux plus grosses locomotives de prendre plus commodément du charbon pendant qu'on enlève leurs cendres.

On a posé une nouvelle porte au hangar à bestiaux.

A ROCKINGHAM, une partie de la plateforme a été renouvelée.

A BEDFORD, les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments de la station et environ une moitié de la vieille plateforme a été renouvelée.

WELLINGTON, ENFIELD et SHUBENACADIE, les gares ont reçu deux couches du meilleur blanc de plomb et d'huile.

A cette dernière gare, de nouvelles solives furent posées sous la salle des bagages, et le toit recouvert en bardeaux.

A TRURO, on a posé de nouveaux planchers dans les bureaux du surintendant local, et du distributeur des billets, et une partie du toit de la gare fut recouvert en bardeaux.

Le toit de la remise aux locomotives fut recouvert en ciment Sparham. On a aussi renouvelé une bonne partie des ouvrages en bois des ventilateurs.

Les vieux conduits de fumée en fer furent remplacés par de gros tuyaux en terre cuite de 18 pouces de diamètre, munis de capuchons de même matière.

Les longrines de six des fosses ont été renouvelées.

La plateforme en face du hangar au fret, de 150 pieds de long sur 14 pieds de large, a été renouvelée.

A VALLEY, le toit de la gare a été recouvert en bardeaux, et des réparations ont été faites aux bâtiments et à la plateforme.

Une plateforme de chargement de 85 pieds de long sur 8 pieds de large a été construite à la voie d'évitement de Murray, à environ un mille à l'ouest de Valley.

A WEST RIVER, une fenêtre en saillie a été posée au bureau, de nouvelles solives mises sous la gare, et des réparations générales ont été faites.

A la voie d'évitement de LORNE, à deux milles et demi de Glengarry, on a érigé une nouvelle plateforme de chargement, de 90 pieds de long sur 8 pieds de large.

A STELLARTON, les parapets en avant et aux extrémités, le toit, et la plateforme de la nouvelle gare lambrissée de brique, ont été sérieusement endommagés par une explosion. Les réparations nécessaires ont été faites.

A NEW-GLASGOW, le bureau du chef de gare a été agrandi, et des réparations générales ont été faites à la gare et à la plateforme.

A BELMONT, WESTCHESTER, OXFORD et SACKVILLE, on a construit de petites remises à charbon pour l'usage des gares.

A WENTWORTH, le hangar au fret a été élevé et le toit couvert en bardeaux.

A WESTCHESTER, une nouvelle plateforme a été construite.

Les plateformes à SPRING HILL, AMHERST, AULAC, SACKVILLE, ROCKLAND et MEMRAMCOOK, ont été examinées et en partie renouvelées.

A GRENVILLE, une rallonge a été faite au logement du chef de gare.

A SALT SPRINGS, le toit de la gare a été couvert en bardeaux.

A AMHERST, AULAC, SACKVILLE, ET MEMRAMCOOK, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans les bureaux et les salles d'attente.

Les bâtiments suivants ont été peinturés dans la division centrale: la gare de Belmont, le hangar au fret à Wentworth, la gare et le hangar au fret à Nappan, la gare, la salle des bagages et la salle à dîner d'Amherst, les gares de Sackville et de Rockland.

A la POINTE AU CHÊNE, le toit de la remise aux locomotives a été renouvelé avec du ciment de Sparham. Le logement du chef de gare a été examiné, réparé et peinturé, et la plateforme de la station réparée et partiellement renouvelée.

A SHÉDIAC, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans le bureau et les salles d'attente. La gare a été parfaitement examinée, réparée, recouverte en bardeaux, et peinturée.

A la voie d'évitement du MOULIN DE HUMPHREY, on a construit une nouvelle plateforme de chargement de 100 pieds de long sur 10 pieds de large.

A MONCTON, une nouvelle forge en brique, de 156 pieds sur 52 pieds, a été bâtie, et des rallonges de 250 pieds sur 67, et de 300 pieds sur 22, ont été faites à la boutique des peintres.

La gare a été parfaitement examinée, réparée et recouverte en bardeaux.

La gare, la salle à dîner et la glacière ont été peinturées.

Le toit de la glacière a été aussi couvert en bardeaux.

De nouveaux planchers furent posés dans les salles d'attente et le bureau pour la vente des billets. Le bureau dans le hangar au fret a été agrandi et remodelé. On a lambrissé de bois les murs et le plafond, et on a posé un nouveau plancher en bois dur.

Les réparations nécessaires ont été faites au douze logements.

Les deux bâtiments qui se trouvaient en arrière de l'atelier des machines ont dû être déplacés pour faire place à la nouvelle forge. Après leur déplacement, ils furent remis en bon état.

A SALISBURY, les réparations nécessaires ont été faites à la gare, dont le toit a été recouvert en bardeaux.

A PETITCODIAC, le toit du hangar au fret fut recouvert en bardeaux.

A SUSSEX, le bureau dans le hangar au fret fut examiné, doublé et l'intervalle rempli de sciure de bois.

Les gares de NAUWIGEWAUK, RIVERSIDE et COLDBROOK furent examinées et peinturées.

Une nouvelle plateforme de chargement fut érigée à cette dernière station.

A ROTHESAY, un nouveau plancher en bois franc a été posé dans la salle d'attente générale et dans le bureau.

La plateforme à la voie d'évitement de BISHOP a été examinée et en partie renouvelée.

SAINT-JEAN.—En avril dernier un incendie endommagea considérablement le grand hangar au fret. Les bureaux furent inondés, le toit et les couvertures sérieusement endommagés, et plus de la moitié des fenêtres et des portes furent détruites.

Les réparations nécessaires ont été exécutées.

Aux MOULINS DE BERRY, la plateforme a été renouvelée et le toit du logement recouvert en bardeaux.

A CANAAN, un toit fut recouvert et une partie de la plateforme renouvelée.

A ADAMSVILLE, on construisit une nouvelle gare et une plateforme.

A WELDFORD, une nouvelle salle pour les bagages fut construite à l'extrémité du hangar au fret.

Le logement de l'agent fut parfaitement examiné, réparé et peinturé.

La plateforme de la gare fut renouvelée, et la plateforme de chargement recouverte.

A la JONCTION KENT, la gare et la plateforme furent réparées. La gare fut peinturée. Une grande rallonge a été construite au hangar du fret.

A ROGERSVILLE, un incendie détruisit une partie de la vieille gare. Une partie des murs extérieurs purent servir pour la nouvelle gare, qui fut construite sur de plus grandes dimensions.

La plateforme a été renouvelée et allongée.

A BEAVER BROOK, la gare a été réparée et peinturée.

A BARTIBOGUE, le toit et les planchers de la gare ont été réparés.

A RED PINE, la gare a été parfaitement réparée et peinturée.

Une remise pour la pompe a été construite pour la machine stationnaire alimentant un réservoir de 50,000 gallons.

A BATHURST, PETIT-ROCHER, RIVIÈRE JACQUET, NEW MILLS et CHARLO, les réparations nécessaires ont été faites aux gares et plateformes.

Ces trois dernières gares ont été peinturées.

A la RIVIÈRE A L'ANGUILLE, un nouveau plancher fut posé dans le bureau, la plateforme allongée et l'ancienne partie renouvelée.

Au PETIT-ROCHER, à BELLEDUNE et CHARLO, de nouvelles plateformes de chargement furent construites.

A LA JONCTION DE DALHOUSIE, la gare a été réparée et peinturée, et un nouveau plancher fut posé dans la salle d'attente générale.

A CAMPBELLTON, la gare et la salle à dîner furent réparées et peinturées. De nouveaux planchers furent posés dans les ateliers du charpentier et des machines.

A FLATLANDS, à 8 milles au nord de Campbellton, une nouvelle gare, avec plateforme et remise à charbon, fut construite.

A PLEASANT BEACH, à 7 milles au nord de Causapscal, une nouvelle gare, une plateforme et une remise à charbon furent construites.

Au LAC AU SAUMON, à 5 milles au nord de Causapscal, une nouvelle gare, une plateforme et une remise à charbon furent construites.

A AMQUI, la gare a été réparée et peinturée.

A SAYABEC, la gare a été réparée et peinturée. Un plancher de bois franc fut posé dans la salle d'attente et le bureau.

A LA VOIE D'ÉVITEMENT DE BERNIER, une nouvelle gare, une plateforme et une remise à charbon furent construites.

A SAINTE-FLAVIE, la gare a subi de grandes réparations et a été peinturée.

La plateforme a été renouvelée et les planchers et pieds de bois des fosses de la rotonde ont été renouvelés.

Plusieurs nouveaux conduits de fumée en terre cuite ont remplacé les anciens conduits en fer rouillé.

Les réservoirs à Métapédia, Mill Steam, Causapscal, Amqui et Cedar Hall, ont reçu les réparations nécessaires.

A SAINTE-LUCE, la gare a été réparée et peinturée ; la plateforme a été renouvelée.

Au SACRÉ-CŒUR, Une gare et une plateforme furent construites.

A SAINT-SIMON, SAINT-ARSÈNE et TROIS-PISTOLES, les gares et plateformes subirent les réparations nécessaires.

A ce dernier endroit la plateforme a été renouvelée et une glacière construite pour l'usage de la salle à dîner.

A SAINT-ELOI, la gare a été réparée et la plateforme allongée.

A la RIVIÈRE-DU-LOUP, on a construit un dépôt d'huile à l'usage du département du matériel. La gare, la remise aux locomotives, et le bureau de l'expéditeur des trains ont reçu les réparations nécessaires.

Un bureau pour les commis a été aménagé dans le hangar au fret.

A SAINT-ALEXANDRE, le toit du hangar au fret a été recouvert en bardeaux.

Au CAP SAINT-IGNACE, on acheta du terrain supplémentaire et l'on construisit une nouvelles gare L'ancienne gare fut reculée et convertie en hangar pour le fret. Un appentis pour le charbon et des cabinets furent faits, ainsi qu'un bon chemin pour approcher de la gare.

A SAINT-THOMAS, les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au hangar au fret.

A SAINT-PIERRE, une plateforme de chargement fut érigée.

A SAINT-FRANÇOIS, un nouvel appentis pour le charbon fut construit.

A la JONCTION DE LA CHAUDIÈRE, des réparations nécessaires ont été faites à un certain nombre de logements occupés par des employés du chemin de fer.

A HADLOW, le hangar au charbon fut réparé et les portes de la remise aux locomotives renouvelée.

L'ouvrage en bois des gares lambrissées de briques de Saint-Pascal, de Saint-Pierre, de Saint-François et de Saint-Charles, fut peinturé.

PONTS ET PONCEAUX.

Un ponceau en maçonnerie de 4 pieds sur 2½, de 60 pieds de long, a été construit près de la Jonction de WINDSOR, pour empêcher l'inondation du champ de R. Adam.

Une nouvelle pile en pierre de taille a été construite sous le pont de Shubénacadie, à la place de la vieille pile en moellons qui n'était plus sûre. Une autre pile de ce pont et les culées ont été reparées et jointoyées avec du ciment.

Deux piles et les culées du pont de fer Riversdale ont été réparées et jointoyées.

Un ponceau arqué à un mille à l'est de Stellarton a été jointoyé et un autre dans la cour de Stellarton a été prolongé de 25 pieds pour permettre de poser une nouvelle voie jusqu'à la nouvelle gare.

La superstructure en fer du pont de Shubénacadie (poutres emboîtées, de 325 pieds de long) a été parfaitement grattée et peinturée à l'intérieur et à l'extérieur.

Un pont au-dessus de la voie à cet endroit a aussi été gratté et peinturé.

A la ferme agronomique du gouvernement, près de Nappan, un vieux pont en chevalets au-dessus de la voie a été remplacé par un pont en fer de 90 pieds d'ouverture reposant sur des culées en pierre.

Une des piles du pont de Sackville a été sérieusement endommagée par la débâcle des glaces dans le printemps de 1887. Un caisson en bois rempli de pierre a été construit autour de cette pile depuis ses fondations jusqu'au niveau des hautes eaux, à grands frais. Les taille mer aux deux extrémités ont été révêtus d'une armure de vieux rails. L'expérience de l'hiver dernier démontre qu'on n'a plus à craindre de nouveaux dommages.

Un vieux pont sur chevalets en bois de 3 arches, 30 pieds, au ruisseau du moulin de Humphrey, a été remplacé par des chevalets en fer et des poutres en métal. Des culées en pierre furent aussi construites, et les vieilles piles partiellement reconstruites et jointoyées.

Les poutres en bois au ruisseau de Holmes ont été remplacées par des poutres en fer, de 18 pieds de travée.

Un pont de bois au ruisseau du moulin de Hayward a été remplacé par des poutres en acier de 33 pieds de long.

Deux paires de vieilles poutres en fer de 15 pieds de travée ont remplacé les poutres de bois à Pallet River et à Cold Brook.

Deux ponts au-dessus de la voie Quispamsis ont été réparés ; le tablier de l'un d'eux fut renouvelé.

Le pont de fer à Gondola Point (30 pieds de travée) a été élevé et on a posé un tablier de bois à coupe verticale.

Des garde-fous ont été posés sur deux arches (86 pieds chacun) du pont de fer de Petitcodiac.

Des liens de tension additionnels ont été adaptés aux ponts suivants :

Rivière Barnaby, 1re traverse	1	travée	100	pieds.
Bartibogue	1	do	80	do
Nepisiguit	6	do	100	do
Tête à-Gauche	5	do	100	do
Grant's Brook	1	do	80	do
Mill Stream	1	do	80	do

Les ponts ci-dessus ont été examinés et tous les rivets qui ne tenaient pas ont été remplacés.

Les ponts suivants ont été grattés et peinturés :—

Konchibouguacis	1	travée	80	pieds.
3e traverse, rivière Barnaby	1	do	80	do
2e do do do	1	do	80	do
Bartibogue	1	do	80	do
Red Pine	3	do	43	do
Népisiguit	6	do	100	do
Little River	1	do	60	do
Middle River	2	do	80	do
Mill Creek	3	do	60	do
Moffat's	8	do	60	do
Gordon's	1	do	40	do
McKinnon's Brook	2	do	80	do
Tartague River	1	do	40	do
Metis River	4	do	100	do
3 petites poutres entre Sainte-Flavie et Rimouski	27	do		
Bennett's	1	do	50	do

Les vieilles traverses sur les ponts de la Miramichi et de la Restigouche (17 arches de 206 pieds chacune), ont été remplacées par des tabliers à coupe verticale et des garde-fous de pin de Géorgie, à grands frais.

Des pièces de tablier supplémentaires ont été posées sur les tabliers supérieurs des ponts de Richibouctou, Kouchibouguacis, et de la rivière Barnaby.

De nouvelles poutres et longrines ont été posées sur 24 travées entre Newcastle et Campbellton. Un pont sous la voie avec culées en pierre et longerons en fer a été construit dans la cour de Bathurst.

Les vieilles traverses ont été enlevées et remplacées par des tabliers à coupe verticale, sur les ponts suivants :—

Pont de Clarke	1	travée	60	pieds.
do Kane	1	do	20	do
do Gilmour	1	do	60	do
do Cedar Hall	1	do	30	do
do Causapscal	3	do	100	do
do Saint-Thomas Ouest	9	do	60	do

Neuf nouveaux ponceaux en maçonnerie ont été reconstruits entre la Rivière-du Loup et la jonction de la Chaudière.

EN GÉNÉRAL.

Environ un demi-mile de voie double a été posé à la jonction de Dalhousie, pour relier l'embranchement à la cour.

A New-Glasgow, une double voie a été posée à partir de la jonction du Prolongement-Est avec la ligne-mère, jusqu'à un croisement de chemin dans la ville, où se tient un signaliste qui remplit en même temps la charge d'aiguilleur.

Environ deux milles de fossés latéraux ont été faits entre Nappan et Memramcook, et qutre milles entre la Rivière-du-Loup et Saint-Thomas.

Les réparations nécessaires ont été faites aux plaques tournantes à Richmond, Truro, Moncton, New-Castle, Rivière-du-Loup et Hadlow.

Une grande quantité de pierraille a été posée pour protéger la maçonnerie des ponts de Sussex et de Saint Pascal.

Une fosse à piquer le feu, en pierre, de 60 pieds de long, avec les égouts nécessaires, a été construite à Sainte-Flavie, en dehors de la remise aux locomotives.

CHASSE-NEIGE ET FLANGERS.

Les numéros 3, 23, et 54 ont été reconstruites. De grandes réparations ont été faites aux numéros, 9, 11, 17, 19, 24 et 30.

Les *Flangers* nos. 1, 10, 11 et 19 ont été réparés et peinturés.

EMBRANCHEMENTS.

Embranchement de la ville de Pictou.

Le contrat pour le nivellement de l'embranchement de la ville de Pictou, dont je parlais dans mon rapport de 1887, a été terminé, et la ligne a été livrée au trafic le 17 novembre dernier.

Des voies d'évitement ont été construites sur cet embranchement aux endroits suivants :—

	Pieds.
A Stellarton	10,252
Drummond Crossing	4,100
Westville	2,577
Sylvester Station	1,007
Pictou	5,649
Total	23,585 pieds=4½ milles.

La poussière de charbon qu'on employait l'an dernier comme ballast ne soutenait pas la voie dans les tranchées, et environ 8,000 verges de cendres et d'escarbilles ont été posées sur la voie cette année. Avant que la ligne soit en ordre parfait il faudra l'exhausser encore au moyen d'un bon ballast en gravois.

Des signaux de station et de distance convenables ont été posés à Pictou, Sylvester, Westville et Stellarton.

Des plaques tournantes en fer forgé, de 55 pieds de diamètre, furent installées à Stellarton et Pictou.

Des progrès considérables ont été faits dans le remplissage du lot de grève fourni par les autorités locales pour le terrain de la station à Pictou.

Un contrat fut passé pour le prolongement du quai nouvellement acquis.

Il n'y a été fait que très peu de progrès par suite du défaut de livraison des pilotis créosotés.

Une grande salle pour les bagages a été construite à Pictou, ainsi qu'une plateforme de chargement pour les chevaux et les bestiaux, et pour le fret qu'on reçoit et qu'on expédie à l'Ile du Prince-Edouard.

L'ancienne gare sur le quai du chemin de fer a été transportée à environ 100 pieds plus au nord, tournée et convertie en un hangar convenable pour le fret.

Elle a été parfaitement examinée, peinturée, couverte en bardeaux et posée sur une fondation de pierre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur

P. S. ARCHILBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, 25 septembre 1888.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés qui suivent, au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat comparatif des frais de traction par mois.

E.—Etat général de la dépense du département des machines.

Dans le cours de l'année trois wagons dortoirs, du modèle le plus récent et le plus perfectionné, munis de lumières électriques, 106 wagons fermés, 8 wagons plateforme, et 148 wagons à charbon de 20 tonnes ont été achetés au compte du capital et ajoutés au matériel roulant du chemin.

Qnatre locomotives ont été achetées et portées au compte du revenu, pour en remplacer quatre autres qui avaient été condamnées. Il a aussi été construit aux frais du revenu, un wagon-dortoir, une voiture de seconde classe, trois wagons-poste et fumoirs, deux wagons à bagage et express, un fourgon, vingt wagons fermés. quatre-vingt-dix wagons plateformes, quarante-quatre wagons à bascule, et trois wagons à charbon de 20 tonnes de capacité.

Les wagons fermés et les plateformes reconstruits avaient une capacité de 20 tonnes, remplaçant ceux de dix tonnes, et les wagons-bascules ont été faits à six au lieu de cinq tonnes de capacité.

Onze voitures de première classe, quinze de seconde classe, cinq wagons-poste, trois wagons à bagage et trois fourgons ont été parfaitement examinés et renforcés dans la charpente, et améliorés en général.

Douze wagons-refrigérateurs ont été pourvus de freins à air comprimé et de tuyaux à vapeur pour leur permettre d'être employés avec les trains de voyageurs chauffés à la vapeur.

Trois wagons-dortoirs, six voitures de première classe, quatre de seconde classe, deux wagons-poste et trois wagons à bagages ont été pourvus de lumières électriques, deux wagons-dortoirs, huit voitures de premières, sept de secondes, quatre wagons-poste et cinq wagons à bagages, ont été pourvus d'appareils de chauffage à la vapeur. Quinze locomotives ont aussi été pourvues d'appareils destinés à fournir la vapeur pour chauffer les trains.

Cent onze wagons fermés, 136 gondoles et plateformes, et douze wagons-réfrigérateurs ont subi des réparations considérables, équivalant presque à une reconstruction, et ont été renforcés de manière à porter une charge de 34,000 livres au lieu de 20,000 comme auparavant.

Trente-huit voitures à voyageurs ont été peinturées et vernies ; 297 wagons de diverses sortes pour le fret ont été repeinturés.

Dix-neuf locomotives ont reçu de nouvelles boites à feu, cinq ont eu de nouveaux tenders, trente-neuf de nouveaux cylindres, quatre de nouvelles boîtes à feu, et seize de nouveaux capuchons. Le matériel roulant en général est en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

Des réparations ont été faites au service de l'eau, au compte des frais d'exploitation.

A HADLOW, le tuyau de distribution réparé ; nouveau couvert posé sur le puits à la rivière.

A SAINTE-ANNE, réservoir et maisons brûlés, un réservoir a été temporairement installé, et un nouveau réservoir de 50,000 gallons de capacité construit, posé onze cents pieds de tuyau de 2½ pouces, et une machine à pomper l'eau et sa chaudière posée.

A la RIVIÈRE-DU-LOUP, chevalets sous l'un des réservoirs réparés.

A l'ILE VERTE, nouvelle chaudière posée.

A SAINT-FABIEN, le réservoir à cet endroit devenant vieux et n'étant plus assez grand pour les besoins du trafic, on acheta le droit de passage jusqu'à un ruisseau près de là, un réservoir de 50,000 gallons fut installé, trois cent trente cinq pieds de tuyau de 2½ pouces furent posés, une pompe à vapeur fournie, et une maison construite pour la pompe.

A SAINTE-FLAVIE, sept cent vingt pieds de tuyau de 2 pouces furent posés ici, depuis le réservoir jusqu'à la fosse à piquer le feu.

A CEDAR HALL, réservoir reconstruit.

A CAUSAPSCAL, réservoir reconstruit et clôturé.

A ASSAMETQUAGHAN, réservoir réparé et recouvert en planches.

A MILLSTREAM, réparé le réservoir.

A CAMPBELLTON, réservoir nettoyé, et tuyau principal réparé.

A DALHOUSIE, réservoir reconstruit.

A la RIVIÈRE JACQUET, réservoir reconstruit, et creusé cinq cents pieds de fossé pour conduire l'eau de sa source au réservoir.

A BATHURST, reparé le chevalet sous le vieux réservoir.

A RED PINE, le réservoir à cet endroit a été brûlé en février 1887, un réservoir d'une capacité de 50,000 gallons, onze cents pieds de tuyau de 2½ pouces, et une pompe à vapeur, ont été fournis pour remplacer l'ancien.

A NEWCASTLE, réparé le réservoir et le tuyau principal.

A CALHOUS, réservoir reconstruit.

A GLENGARRY, nouveau chevalet posé sous le réservoir et nouvelle pompe à bras fournie.

A STELLARTON, tuyau à l'eau réparé.

Au DEBARCADÈRE DE PICTOU, réservoir reconstruit et citerne de seconde main posée.

A PETITCODIAC, un réservoir de 50,000 galons a été construit ici, pour remplacer le petit réservoir qui ne pouvait plus servir.

A HAMPTON, un réservoir de 50,000 gallons a été installé ici, parce que l'ancien service d'eau est insuffisant, on a trouvé une nouvelle source et l'on est à poser actuellement les tuyaux.

Le service aux autres stations a été maintenu en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1887 et le 30 juillet 1888.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																	
		Wagons-lits de 1re clas.	Wagon-lits de 2e clas.	Wagons-salon.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascules, 5 et 6 ton.	Gondoles—20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neig. à ailerons.	Flangers.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1887	164	9	6	2	68	74	17	26	81	1,452	68	1,432	695	776	566	5,272	31	10	20	61
Condamnés do	.....	1	.....	.....	1	2	.....	.....	2	5	4	10	.....	.....	1	26	.....	.....	.....	.....
Total	164	10	6	2	69	76	17	26	83	1,457	72	1,442	695	776	567	5,298	31	10	20	61
Achetés au compte du capital	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	106	.....	8	.....	.....	148	265	3	.....	.....	3
Flangers transformés en chasse-neige	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	.....
	164	13	6	2	69	76	17	26	83	1,563	72	1,450	695	776	715	5,563	37	10	17	64
Condamnés, 1er juillet 1887	.....	1	.....	.....	1	2	.....	.....	2	5	4	10	.....	.....	1	26	.....	.....	.....	.....
do durant l'exercice	4	.....	.....	.....	.....	.....	3	3	4	17	4	94	44	32	11	210	2	.....	3	.....
Total condamnés	4	1	.....	.....	1	2	3	3	6	22	8	104	44	32	12	236	2	.....	3	..
MOINS—Reconstruits	4	1	.....	.....	.....	1	3	2	1	20	.....	90	44	.....	3	163	2	.....	*3	.....
	...	.....	.....	.....	1	1	.....	1	5	2	8	14	.....	32	9	73	.....	.....	.....	..
AJOUTEZ—En état de service et en réparation	164	13	6	2	68	75	17	25	78	1,561	64	1 436	695	744	706	5,490	37	10	17	64
Total du matériel	164	13	6	2	69	76	17	26	83	1,563	72	1,450	695	776	715	5,563	37	10	17	6

* Remplacés par des chasse-neige.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives, les voitures et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste, et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, marchandises.	Moyenne, voyageurs
1887—Juillet	93,706	311,272	432,082	173,680	3,858,496	4,464,258	442	646	12·39
Août	91,127	292,585	439,005	171,064	3,966,577	4,576,646	....	679	13·55
Septembre	81,519	287,531	399,449	158,755	3,814,537	4,372,741	....	685	13·27
Octobre	77,032	325,770	336,836	159,306	4,282,151	4,778,293	....	638	13·14
Novembre	77,130	319,348	346,721	154,404	4,238,526	4,739,651	892	649	13·27
Décembre	73,819	352,472	331,245	165,469	4,285,455	4,782,169	6,231	672	12·15
1888—Janvier	72,639	329,639	289,327	147,452	3,676,470	4,113,249	25,629	1	11·16
Février	70,391	352,808	290,669	144,962	4,082,534	4,518,165	20,815	618	11 56
Mars	75,471	412,987	237,348	159,848	5,212,321	5,739,517	12,281	658	12 39
Avril	77,242	359,074	395,253	157,543	4,694,352	5,247,148	1,288	705	13·07
Mai	74,770	330,755	359,366	154,223	4,297,651	4,811,240	359	687	12 99
Juin	86,992	304,174	392,792	176,426	3,896,635	4,465,853	....	654	12·85
Total	951,838	3,978,415	4,360,093	1,923,132	50,335,705	56,608,930	67,937	659	12·62

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Mois.	Heures sous vapeur.	Miles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vap.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1887—Juillet	45,171	474,326	12,215	33,610	14,837	8,369	10·50	5,979	7·09	3·13	1·75
Août	44,058	455,223	12,329	29,667	15,748	8,445	10·33	6,066	6 51	3·47	1·84
Septembre	43,493	442,019	12,302	26,514	14,810	7,995	10·16	6,234	5·54	3·35	1·80
Octobre	47,261	478,167	13,434	27,213	16,234	8,820	10·11	6,293	5·69	3·39	1·83
Novembre	47,157	474,689	13,967	27,107	14,352	8,775	10 06	6,543	5·71	3·02	1·86
Décembre	5[illegible],651	512,145	15,553	30,027	17,769	9,984	9·72	6,802	5·86	3 46	1·94
1888—Janvier	55,725	507,665	15,637	32,672	14,133	9,178	9·11	6,899	6·43	2·78	1·80
Février	57,722	526,732	16,489	37,383	17,344	9,605	9·13	7,000	7·09	3·29	1·81
Mars	65,007	607,310	18,504	43,090	19,241	11,497	9·34	6,802	7·09	3·16	1·89
Avril	51,150	515,753	14,590	35,259	14,232	9,954	10 08	6,350	6·83	2·75	1·92
Mai	46,976	481,573	12,624	33,429	11,854	9,502	10·25	5,872	6 94	2·46	1·96
Juin	43,861	460,423	12,137	34,199	12,420	9,546	10 49	5,904	7·43	2·69	2 07
Total	600,238	5,936,035	169,681	390,170	182,974	111,670	9 89	6,403	6·57	3 08	1·88

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N. B., 30 juin 1888.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1887, jusqu'au 30 juin 1888.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des mécaniciens et chauffeurs.	Gages des ingénieurs	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Divers, y compris remises des locomotives et personnel du département des machines.	Total.	Moyenne par 100 milles. Mécaniciens, etc.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c	$ c.	$ c.	$ c.
1887—Juil. .	474,336	888 39	17,819 93	34,160 17	4,042 76	24,700 74	2,243 51	2,802 33	86,657 83	0 19	3 76	7 20	0 85	5 20	0 47	0 59	18 26
Août.	455,223	823 53	17,901 07	35,040 19	4,113 08	23,590 12	2,172 61	2,941 62	86,382 22	0 18	3 94	7 70	0 91	5 13	0 47	0 64	18 97
Sept ..	442,019	897 63	17,366 04	35,037 77	3,626 79	27,844 70	2,235 07	2,734 09	89,742 09	0 20	3 93	7 92	0 82	6 30	0 57	0 62	20 30
Oct ...	478,167	978 73	18,377 43	37,918 82	3,970 50	30,304 61	2,542 51	2,898 87	96,991 50	0 20	3 84	7 92	0 83	6 33	0 51	0 61	20 26
Nov...	474,689	919 96	18,417 65	38,773 88	3,876 58	22,863 90	7,238 79	3,378 11	95,289 07	0 19	3 88	8 18	0 81	4 78	1 52	0 70	20 07
Déc...	512,145	897 15	19,094 39	42,526 73	4,337 72	16,681 44	7,212 73	4,487 55	95,237 71	0 17	3 73	8 30	0 85	3 26	1 41	0 87	18 59
1888—Jan ...	507,665	926 50	19,765 13	44,141 39	4,345 95	24,258 39	3,268 22	4,878 75	101,584 33	0 18	3 90	8 69	0 86	4 78	0 64	0 96	20 01
Fév ...	526,732	803 18	21,268 46	46,769 27	4,806 43	24,395 85	3,788 24	5,598 84	107,430 27	0 15	4 03	8 88	0 91	4 64	0 72	1 06	20 39
Mars..	507,310	826 62	23,277 51	51,046 50	5,272 92	31,162 87	4,114 97	4,254 16	119,955 55	0 14	3 83	8 41	0 8[illegible]	5 13	0 68	0 78	19 75
Avril	515,753	808 43	21,478 38	40, 89 15	4,500 36	31,035 12	2,026 08	3,944 46	104,481 98	0 16	4 16	7 89	0 8	5 01	0 39	0 77	20 25
Mai ...	481,573	848 93	20,452 69	35,751 29	4,514 03	21,583 00	2,222 39	2,866 17	88,238 50	0 18	4 25	7 4	0 94	4 48	0 46	0 59	18 32
Juin ..	460,423	817 27	19,464 27	21,749 66	4,228 68	22,179 30	1,387 41	3,607 36	63,333 95	0 1[illegible]	4 23	4 72	0 9[illegible]	3 64	0 30	0 78	13 77
Total.	5,936,035	10,436 35	231,632 95	463,604 82	51,635 80	290,220 04	40,452 73	44,292 31	1,135,325 00	0 18	3 95	7 81	0 87	4 89	0 68	0 75	19 13

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Etat général des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

		$ cts.
Nombre de milles parcourus par les trains	4,939,243	
do locomotives	5,936 035	
do wagons	56,508,990	
do chasse-neige	67,937	
Frais de traction		$1,135,325 00
Coût des réparations :		
Réparations aux voitures à voyageurs		$ 102,375 31
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage		47,828 95
do wagons à marchandises et fourgons		254,493 65
Huile et chiffons		36,703 85
Divers		1,218 59
Coût total des dépenses		$ 442,620 35
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains		22 97
do do do locomotives		19 13
do do do voitures et wagons		2 00
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains		8 19
do do locomotives		6 82
do do voitures et wag.		0 71
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains		0 74
do do do locomotives		0 61
do do do voitures et wagons		0 06
Coût des réparations aux voitures et wagons à voyag. par 100 milles parcourus par eux.		2 35
do répar. aux wagons-poste, wag. à bag. et de mess. par 100 do ...		2 48
do do à marchandises et fourgons par 100 do ...		0 50

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

Moncton, N-B., 30 juin 1888.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour et de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N°. de la locomotive.
1888.						
1er juillet	11.00	Spécial.	Marchandises....	J. A. Davidson	J. Stewart	155
3 do ...	6.35	9	Express	A. W. Melick..............	H. Tait.	68
7 do ...	23.30	Spécial.	Voyageurs...	E. Cannie	D. McNeil	158
12 do ...	21.00	12	Marchandises....	A. W. Melick.	S. Watson	43
13 do ...	1.40	Spécial.	do	W. Morgan	J. McAulay.	155
16 do ...	11.30	do .	do	J. Barnhill..	A. Sproule..	8
22 do ...	10.00	....	Garage............	....	H. Corns..	23
30 do ...	12.00	....	Marchandises....	Geo. Sears	N. McLean	40
31 do ...	24.30	....	do	Nap. Bernier............	P. N. Michaud	143
31 do ...	24.30	....	do	do	do	143
1er août.	15.30	46	Omnibus	Geo. Levesque............	E. Parsons	17
3 do ...	9.20	Spécial.	Equipe	W. Welling.	J. Devenns..	110
4 do ...	16.25	do .	Marchandises....	Geo. Lears..	Jas. Cooke..	89
9 do ...	20.30	9	Express	....	....	....
12 do ...	7.00	14	Omnibus	W. H. Donkin	Jas. McDonald............	55
18 do ...	....	....	....	....	....	....
17 do ...	5.40	3	Omnibus	B. White............	J. R. Moore............	46
27 do ...	15.00	....	Garage............	....	R. Wilson	12
28 do ...	1.30	Spécial.	Marchandises....	W. McClafferty........	A. Sproule........	32
29 sept....	19.40	34	Express......	Z. Lockhart.	B. Luty............	147

INTERCOLONIAL.
de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Red Pine.	J. Stewart.......	Employé .	Tombé de la locomotive	Bras cassé.........	
Près de Hampton	P. Francis (Sauvage.)	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé sur la voie avec la tête coupée	Fatal................	Mort accidentelle.
L'Anse à Gile....	Jean Landry ...	Voyageur	Tombé d'un convoi en mouvement.	do	Pas d'enquête.
Sussex	Michael Cronan	do ...	En essayant à monter sur un convoi en mouvem	do	Mort accidentelle.
Moncton............	W. H. Wilber...	Employé .	Tombe en bas d'un wag.	Blessé à la tête..	
Pictou Landing	Inconnu..........	Ni l'un ni l'autre.	Saute de la locomotive en volant une promenade.	Blessé à la figure	
Saint-Jean..........	W. Lockhart...	Employé .	En attelant..................	Doigt écrasé......	
Hampton..	— Barnes (garçon.)	Ni l'un ni l'autre.	En sautant sur les wagons, fut écrasé.	Sérieusem. blessé	
Saint-Moïse.......	J. B. Scivis......	Employé .	Collision avec un train spécial.	Légèrem. blessé.	
do	Oliver Blier......	do ...	do do	do do	
Saint-Charles.....	Aug. Dionne ...	Voyageur.	Essaie de monter sur un convoi en mouvement..	Blessé à la jambe	
Penobsquies Fosse à gravier	W. Dunbrack...	Employé .	En aidant à charger la pelle à vapeur.	Fatal	do
Sackville....	C. Hoar (garçon.)	Ni l'un ni l'autre.	En sautant sur les wag., fut écrasé.	do	do
Painsec...............	G. P. King (garçon.)	do ...	En essayant de traverser la voie, fut frappé par la locomotive.	do	do
Truro......	J. F. McElheney	Employé .	Tombe en transférant du bagage.	Blessé à la cuisse	
Elmsdale..........	W. H. Donkin.	do ...	Glisse en déchargeant des marchandises.	Blessé au dos....	
Folleigh......	D. McPherson.	do ...	Glisse en descendant du wagonnet.	Cheville du pied fracturé.	
Pointe du Chêne	Jas. Cole.........	do ...	En attelant..................	Doigt écrasé	
Truro	J. Cummings...	do ...	do	do do ..	
Près de Elmsdale	D. McDonald...	do ...	En levant un ressort, etc., sur le train.	Blessé au dos....	
Dalhousie—J'ct.	W. Gardner....	do ...	En transférant du bagage.	Main écrasée......	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro de convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No de la locomotive.
1887.						
2 sept....	16.00	Spécial.	Equipe..............	H. Paneau	Jas. Howie..	52
7 do	19.00	do .	Marchandises....	W. Morgan..	Jas. McAulay.............	149
9 do	9.00	do .	do	C. B. Humphrey	D. McQuarry..............	113
10 do	19.00	do .	do	W. Welling......	J. Gratton..................	122
13 do	20.55	9	Express	Jas. William................	Jno Ross.....................	157
16 do	11.10	49	Marchandises. ...	J. Guay	F. Gosselin..................	21
20 do	14.30	Spécial.	do	Geo. C. Keys................	N. Cummings..	172
22 do	14.00	....	....	....	....	....
25 do	5.15	Spécial.	Marchandises....	W. Crockett.................	D. Taylor.	73
15 do	20.30	do .	do	A. Bernier....................	W. Duncan	142
22 do	13.40	do .	do	J. L. Hébert..................	L. Duncan..................	142
22 do	13.40	do .	do	do	do	142
22 do	13.40	do .	do	do	do	142
22 do	13.40	42	Omnibus.	D. Morin	H. Gorham..................	107
22 do	13.40	42	do	do	do	107
24 do	Nuit.....	....	....	....	....	....
27 do	14.45	37	Marchandises....	D. Hunter	J. Stratton	144
29 do	....	....	....	....	....	....
1er oct....	....	....	....	....	....	....
5 do	....	....	....	....	....	....
4 do	3.00	Spécial.	Marchandises....	S. Nickerson..................	P. McKenna	125
6 do	6.55	39	do	M. Cummings................	J. Morton...................	29
10 do	16.00	....	Garage.............	....	Geo. Currie	93
11 do	10.00	Spécial	Marchandises....	Geo. C. Keys.................	John Edwards	62
18 do	7.00	....	Garage.............	....	P. Fogarty.................	101
18 do	8.00	....	do	....	John LaBoute	97
19 do	20.00	....	do	....	Chas. McHugh.....	18
20 do	7.30	Spécial..	Marchandises....	A. C McLean	F. Miller...................	167

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Rogersville	Mel Tracy.......	Employé .	En serrant les freins......	Blessé au dos.....	
Quispamsis.	C. Thompson...	do ...	En attelant	Doigt écrasé	
Newcastle	Isaac King	do ...	do	do do	
Spring Hill J'ct.	Chas. Wilson...	do ...	do	do do	
Truro.........	Jas. Gaston......	Ni l'un ni l'autre.	Tombé en descendant du convoi.	Blessé mortellement.	Mort accidentelle.
Saint-Pascal.....	A. Coubron	Employé .	En attelant, fut écrasé...	Jambe coupée.....	
New-Glasgow....	A. McPherson.	do ...	Tombé d'un wagon.......	Poignet brisé....	
Richmond	Wm. Payne	do ...	En déchargeant des essieux.	Doigts écrasés...	
Gloucester J'ct..	A. R. Leblanc.	do ...	En attelant..................	do do ...	
Causapscal	H. Bastille.	do ...	En appliquant les freins, tomba entre les wagons.	Sérieusement blessé.	
Little Metis.......	L. Duncan	do ...	Collision avec train n° 42	Fatal	do
do	Alex Grant.....	do ...	do do	Sérieusement blessé.	
do	Naz. Beaulieu..	do ...	do do	Blessé au genou	
do	H. Gorham	do ...	Collision avec un train spécial.	Jambe cassée.....	
do	A. McAllister..	do ...	do do	Légèrement blessé.	
Moncton	Eliza Bailey....	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé couché sur la voie	Fatal	do
Bathurst...........	Geo. McGuire..	Employé .	En attelant	Doigt écrasé......	
Wentworth	Neil Purdy	Ni l'un ni l'autre.	En chargeant des pilots sur un train.	Fatal	Pas d'enquête.
Rogersville.......	Maud Miller. ...	do ...	Trouvé à côté de la voie.	do	Mort accidentelle.
Dalhousie—Jonc	A. Campbell....	do ...	Saute entre les wagons...	Bras cassé........	
Moncton............	J. Harvey.......	Employé .	En attelant................	Blessé au pouce.	
Bartibogue........	Peter Young....	do ...	Frappé par un train.	Sérieusement blessé.	
Richmond	A. Drysdale....	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un wagon-bascule.	Bras disloqué....	
Stellarton	John Spain.. ...	Employé .	En attelant.................	Jambe brisée......	
Moncton....	Jas. Arburg....	do ...	En montant sur une locomotive.	Blessé à l'épaule.	
Rivière-du-Loup.	Jos. Cauchon...	do ...	En attelant......	Main écrasée......	
Moncton............	Wm. Lockart..	do ...	do	Doigts écrasés...	
Westville	J. Whalley......	do ...	Un poteau de téléphone tombe sur lui.	Tête fendue.......	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Nº de la locomotive.
1887.						
26 oct......	12.00	Spécial..	Fret..............	A. C. McLean..............	J. Ferguson	8
27 do	12.00	do ...	do	E. S. Vey..............	M. Fuller..............	....
31 do	21.00	do ...	do	J. Guay..............	J. Belleau	28
31 do	17.10	38	do	P. E. Heine..............	C. A. Atkinson.........	144
1er nov....	8.45	Spécial.	do	J. Michaud..............	W. E. Turner..............	84
5 do	....	....	....	....	D. McQuarry..............	113
7 do	12.10	Spécial..	Fret..............	C. B. Humphrey	John Stewart..............	43
8 do	5.20	....	Garage..............	....	C. McHugh..............	18
11 do	3.30	10	Express	C. J. Rhodes..............	John Ross..............	157
24 do	23.30	Spécial..	Fret..............	....	D. McQuarry..............	148
2 déc......	....	....	....	....	....	....
2 do	17.15	42	Omnibus..............	F. Drummond..............	John Gilker	78
4 do	3·00	5	Fret..............	W. J. Campbell..............	J. Gilfillan..............	53
5 do	5·25	Spécial..	do	Alex. Grant	James Sproule	170
5 do	5.25	do ...	do	do	do	170
5 do	5.25	do ...	do	do	do	170
5 do	5.25	do ...	do	do	do	170
5 do	5.25	do ...	do	do	do	170
5 do	5.25	do ...	do	do	do	170
5 do	5.25	do ...	do	do	do	170
9 do	22.00	do ...	do	J. Craigie	R. Wilson	22
9 do	10.25	63	do	W. Foster	A. Scott..............	30
10 do	22.00	Spécial.	do	Alex. Mitchell	H. Cummings..............	11
13 do	4.24	9	Express	W. Kelly	R. Carr..............	155
13 do	13.40	Spécial..	Fret..............	W Crockett..............	J. Stewart..............	45

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner
Londonderry	J Whalley......	Employé .	En attelant..................	Entorse au pied..	
Indiantown.......	R. P. Ripley....	do ...	Glissa en montant sur un wagon.	Blessé à la hanche.	
Saint-Valier.. ...	P. Pardiff. ..	do ...	Le frappa sur le fil du sémaphore.	Blessé à la figure	
Chatham-Jonc ..	Wm Carney...	do ...	En attelant.....................	Doigts écrasés...	
Sainte-Flavie.....	S. Leveeque....	do ...	do	Main do ...	
Moncton	S. Watters	do ...	En transportant des marchandises sur un treuil	Blessé dans l'aîne	
Kent-Jonction...	C.B Humphrey	do ...	Sautant d'un wagon à l'autre.	Côté foulé.........	
Moncton	S. Blackney.....	do ...	En attelant...................	Blessé à la main.	
Aulac	Ab Young......	Voyageur.	Tombé d'un train en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Campbellton. ...	Geo. Spears.....	Employé ..	Tombé du tender de la locomotive.	Entorse au poignet.	
Saint-Jean.........	J. Henderson...	do ...	En déchargeant du bagage.	Doigt écrasé......	
Causapscal..	A. Thomson....	do ...	En allumant le feu dans la locomotive.	Légèrement blessé.	
Hampton..........	W. J. Campbell	do ...	En tenant le frein..........	Blessé à la main et au bras.	
Stellarton	Wm. Eastwood	do ...	La chaudière de la locomotive 170 fit explosion.	Fatal...............	do
do	Dan. Robertson	do ...	do do ...	do	do
do	Alex. Murray..	do ...	do do ...	do	do
do	Alex. Fraser....	Ni l'un ni l'autre	do do ...	do	do
do	W. E. McLean..	Employé .	do do ...	Légèrement blessé.	do
do	Alex. Grant.....	do ...	do do ...	do ...	
do	John McInnis...	do ...	do do ...	do ...	
do	A. Chisholm....	do ...	En faisant le garage tomba dans un wagon bascule.	Blessé aux jambes.	
Pictou..............	A. Calder.......	do ...	Tomba en bas d'un wagon fermé	Légèrement blessé.	
New-Glasgow....	Jas. Pursell....	Ni l'un ni l'autre	Trouvé couché à côté de la voie.	Pied coupé........	
Près de Salisbury	J. B. Greshan..	Voyageur.	Le ventilateur d'une voiture tomba sur lui.	Blessé à la jambe	
Kent-Jonction...	Thos. Buckley..	Employé .	En attelant..................	Corps écrasé......	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1887.						
14 déc. ...	....	... .	....	....	....	....
17 do ...	16.00	. ...	Garage	....	O. Brock..	96
19 do ...	12.15	Spécial.	Marchandises....	James Daley............	W. F. Hicks.............	119
20 do ...	19.30	39	do	A. McPherson......	P. Ashe	37
21 do ...	17.45	pécial.	do	W. W. Irving.	James Stewart	45
23 déc. ...	7.30	Spécial..	Marchandises....	A. C. McLean..............	P. Fullerton............	124
23 do ...	7.30	do ...	do	G. McElhinney......., ...	P. Peterson.........	123
28 do ...	9.00	do ...	do	W. Welling................	O. McGillety.	118
29 do ...	11.10	....	Garage	....	R. James	100
31 do ...	13.05	Spécial..	Marchandises....	J. J. Daley...................	J. G. McDonald.........	121
31 do ...	14 10	do ...	do	A. B. Vance	E. Blair............	66
1er nov. ...	8.30	....	Garage	....	W. Lovett	93
14 do ...	9.00	....	do	....	P. Fogarty................	101
17 do ...	6.35	Spécial.	Marchandises....	W. Welling.........	N. Sinclair..	125
1888.						
5 jan.....	23.30	do ...	do	J. L. Hebert	F. Probert.	149
7 do ...	17.30	do ...	do	John Barry.	A. L. Doig................	3
7 do ...	24.30	do ...	do	J. Craigie.........	P. O'Toole.......	32
9 do ...	22.30	....	Garage	....	C. McHugh...............	18
11 do ...	4.00	Spécial..	Marchandises.....	G. Lamkie..	Jno. Gratton.............	44
12 do ...	21.25	do ...	do	F. Morency..........	W. Brock..................	141
13 do ...	....	....	....	....	....	....
14 do ...	24.30	Spécial..	Marchandises....	W. Marchesault.	L. Dutel....................	85
16 do ...	6.45	do ...	do	Geo. Sears..................	G. B. Story......	60
17 do ...	12.30	....	Garage	....	W. Mackie..	97
17 do ...	15.35	34	Express	Geo. Walker..................	H. Turner................	15
20 do ...	9.00	....	Garage	....	J. W. Boyd............	96
1er fév. ...	21.30	Spécial..	Marchandises....	P. Bouchard	Jas. Scott........	146

INTERCOLONIAL,

du chemin de fer Intercolonial, etc —*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Pictou Landing.	D. Chisholm ...	Employé...	En levant un morceau de fer.	Blessé au dos	
Chaudière	Jos. Cannie.....	do ...	En attelant	Doigt coupé	
Près de Dorchester.	Thos Landry...	do ...	En déchargeant un wagon à bras fut frappé par un train.	Fatal.................	Mort accidentelle.
Canaan..............	R. Davidson....	do ...	En tournant une aiguille.	Entorse au poignet	
do	Chas. Reid......	do ...	Tombé en bas d'un wagon fermé.	Sérieusement blessé.	
Près de Union....	J. W. Hill	do ...	Collision avec un train spécial.	do	
do	J. Fitzpatrick.	do ...	do do	Légèrement blessé.	
Amherst..	Henry McPhee.	do ...	En attelant	Doigt écrasé	
Saint-Jean........	Wm. Lattimore	do ...	do	Bras écrasé.	
Près de Alton ...	L.F. Hennessey	do ...	Tombé d'un train.	Fatal..............	Mort accidentelle.
Mines de l'Est....	Thos. Tornney.	do ...	En attelant.................	Pouce écrasé.....	
Richmond	Alex. Locke....	do ...	do	Blessé à la main.	
Moncton	Geo. Armstrong	do ...	Tombé d'un wagon.	Blessé à la jambe	
Nappan.	Wm. Manship.	do ...	En attelant	Blessé à la main.	
Sayabec..	J. L. Hebert....	do ...	En tournant une table tournante.	Blessé à la poitrine.	
Saint-Pascal......	E. G. Charette.	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie avec un attelage.	Légèrement écrasé.	
Shubénacadie....	J. Craigie.	Employé..	Le train se déraille et les tronçons se rencontrent	Nez brisé	
Moncton	J. Osborne	do ...	En attelant	Poignet écrasé..	
Bathurst..	J. Gratton	do ...	Glisse en descendant de la locomotive.	Jambe cassée.....	
Saint-Roch	J. Delisle..	do ...	En attelant.................	Blessé à la main.	
Pictou Landing.	Isaac Wall......	do ..	En chargeant du fret.....	Blessé au genou.	
Saint-Charles....	J. Conley..	do ...	En attelant	Blessé au doigt .	
Spring-Hill-Junc	J. C. Gunn.....	do ...	do	do	
Rivière-du-Loup.	A. Fournier.....	do ...	do	Main écrasé.......	
Bic..................	P. Beaulieu.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en traversant la voie.	Sérieusement blessé.	
Truro	Wm. Yeomans.	Employé ..	En attelant	Blessé à la hanche.	
Sainte-Flavie....	Jas. Bonville...	do ...	do	Blessé au doigt..	

CHEMIN DE DER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No de la locomotive.
1888.						
3 février	21.30	....	Garage	....	J. McHugh........	18
3 do ...	12.45	45	Express........	J. Barry........	Jas. Miller........	132
3 do ..	12.45	45	do	do	do	132
3 do ...	8.45	Spécial.	Marchandises....	H. D. Archibald	P. O'Toole........	32
4 do ...	20.50	do ...	do ...	W. McClafferty........	do	7
2 do ...	23.05	47	Omnibus........	B. Walker	J. Cloutier........	85
6 do ...	7.05	18	Marchandises.....	J. W. Miller	M. Wall	136
7 do ...	10.30	....	....	....	W.Smith ch.de f. (N.B)	15
7 do ...	14.00	....	Garage........	....	E. Tobin........	93
12 do ...	12.30	Spécial..	Marchandises....	D. Brownell	Jas. Howie........	186
13 do ...	11.55	30	Express........	Jno McFadyen........	J. H. Moore........	69
13 do ...	13.30	Spécial..	Marchandises....	Chas. H. Bass........	G. Sinclair........	89
14 do ...	6.00	do ...	Chasse-neige.....	— Graves........	P. McKinnon........	45
16 do ...	14.50	do ...	do	W. Hains........	J. Smith........	130
18 do ...	18.28	4	Omnibus........	B. White........	J R. Moore........	46
18 do ...	10.45	....	Garage	....	W. Appleton........	83
21 do ...	8 00	Spécial..	Marchandises....	S. G. Nickerson........	H. Trites........	114
22 do ...	6.50	....	Garage	....	J. Devereaux........	6
25 do ...	11.05	Spécial	Marchandises....	W. Foster	A. Scott........	42
28 do ...	10.30	do ...	do ...	H. Archibald........	H. Cummings	173
28 do ...	....	....	....	....	....	....
1er mars...	8.00	....	Garage........	....	Robt. James........	100
3 do ...	8.45	Spécial.	Marchandises.....	Jas. McDonald........	J. Ferguson	66
14 do ...	14 00	....	....	....	....	....
15 do ...	12.30	do ...	Marchandises....	J. Rushton........	C. Longley........	186
21 do ...	14.10	do ...	do ...	J. J. Daley........	J. G. McDonald........	123
23 do ...	7.15	38	do ...	J. P. McGuire	Jas. Stratton........	22
26 do ...	20 20	35	Omnibus........	Z. Lockhart........	P. Ashe........	63

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton...........	A. Harrison.....	Employé..	En attelant.................	Blessé au pouce.	
Cap St.-Ignace..	J. Miller	do ...	Train déraillé.	Légèrement blessé.	
do ..	G. Langlois.....	do ...	do	Légèrement blessé	
Spring Hill Junc	Thos. Noiles....	do ...	Char à bras frappé par le train.	Fatal...	Accidentelle.
Evan's Siding....	W. Densmore..	do ...	En attelant..........	Doigts écrasés...	
St-Alexandre.....	Geo. Begin	do ...	Tombé de la locomotive.	Blessé à la tête	
Stellarton	Thos. Lester....	do ...	Tombé au bout du wagon.	do au pied....	
Saint-Jean........	A. Phillips......	do ...	Jeté en bas d'une échelle par une locomotive.	Blessures sérieuses.	
Richmond	Wm. Hartleer..	do ...	En attelant	Tué	do
Bartibogue..	S. Chapman.....	do ...	Glissé en allumant le feu dans la locomotive.	Blessé au dos ...	
Painsec............	R. Johnston	do ...	Mort subitement dans le wagon.	....	Causes naturelles.
Amherst...........	H. Harris........	do ...	En attelant	Main écrasée......	
East New Mills...	J. Patrick (Sauvage)	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive.	Blessé à la main.	
Campbellton	W. Thompson.	Emp. tem.	Tombé d'un wagon..	Tué.......	Accidentelle.
Shédiac	W. A. McManus	Employé .	En attelant	Blessures légères	
Halifax.........	W. Pickering...	do ...	do	Blessé à la jambe	
Newcastle...	W. O'Donnell..	do ...	do	Blessures sérieuses	
Sainte-Flavie	Alph. Madore.	do ...	Frappé par une locomotive en pelletant de la neige.	Blessures sérieuses.	
Albion, traverse.	J McNaughton (garçon)........	Ni l'un ni l'autre.	En glissant sur un traîneau rencontra un train	Tué.......	do
Hopewell.	Robt. Cullen...	Employé..	En huilant la locomotive.	Bras broyé...	
Truro	Jno. Glenfield.	do ...	Le bras du sémaphore le frappa à la tête.	Blessure sérieuse	
Saint-Jean.......	Wm. McLeod...	do ...	En attelant...........	Blessé à l'œil....	
Humphrey's	J. Fitzpatrick.	do ...	do	Doigt écrasé....	
Saint-Jean.......	H. McDevitt....	do ...	En déchargeant des marchandises	Blessé à la main..	
Red Pine.	Albert Lyon....	do ...	Sauta de la locomotive...	Blessé au dos....	
Eureka, garage.	A. Langell......	do ...	Sauta du train	Entorse à la jambe	
Campbellton.....	John Hains.....	do ...	Glissa sur un wagon-gondole.	Blessé à la jambe	
Dalhousie Jonct	Jas. Card	do ...	Tombé d'un wagon fermé	do au côté ..	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1888.						
28 mars...	5.30	....	Garage....	....	C. McHugh..........	18
30 do ...	10.40	....	do	....	J. Stewart	74
30 do ...	12.00	Spécial.	Marchandises.....	E. Rioux	J. Smith	37
4 avril...	19.00	....	Garage....	....	J. Phinney..	33
5 do ...	8.30	Spécial..	Marchandises.....	H. Archibald........	F. Miller	167
10 do ...	1.40	do ...	do	C. McDougall........	R. Campbell	39
16 do ..	14.00	do ...	do	T. W. Johnson	P. O'Toole........	125
18 do ...	9 00	....	....	....	....	....
19 do ...	12.00	Spécial..	Marchandises....	T. W. Johnson........	E. Blair	56
21 do ...	16.35	34	Express	E. McKenna........	Jas. Deveraux	6
26 do ...	21.15	....	Garage........	....	C. McHugh........	18
27 do ...	14.20	Spécial	Marchandises.....	G. Margeson.	F. Hennessy........	102
30 do ...	18.00	....	Garage........	....	F. Probert	18
3 mai...	8.45	Spécial.	Marchandises....	A. P. Vance	J. Wall........	196
3 do ...	4.40	do ...	do	W. M. Thompson..	{ R. H. Coggan........ A. W. White .... }	22 43
8 do ...	9.15	....	Garage........	....	E. Tobin........	93
12 do ...	21.00	....	do	....	D. Yould........	95
16 do ...	4.25	Spécial.	Marchandises.....	J. P. Dubé.	W. Murphy	2
17 do ...	20.48	10	Express.	J. Millican........	H. Tait	155
31 do ...	....	....	....	....	....	....
8 juin....	23.30	....	Garage........	....	M. O'Brien.	99
15 do ...	21.00	34	Express	T. Corbett........	W. D. Martin........	128
20 do ...	8.05	Spécial.	Marchandises....	G. C. Keys........	H. Cummings........	173
21 do ...	24.50	do ...	do	R. J. Rutherford........	{ P. Peterson........ D. Yould .... }	8 167
22 do ...	14.00	68	do	J. J. Daley........	....	....
25 do ...	16.00	Spécial.	do	H. Archibald........	P. Wilson	67

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton	R McIntyre	Employé	En attelant	Doigts écrasés	
Newcastle	Chas. Reid	do	do	Pied do	
Petit Métis	Oscar Roussell.	do	Tomba de la locomotive.	Blessé au bras	
Truro	Thos. Leister	do	En attelant	Doigt écrasé	
Stewiacke	W. King	do	Tomba de la locomotive.	Blessure légère.	
Red Pine	R. M. Murray	do	Glissa sur la voie	do au genou	
Rivière-Ouest	—Doyle	do	Rail tomba sur le pied	do aux orteils	
Truro	N. Hopper.	do	En décharg. des march..	do au doigt	
Londonderry	Jas. Irvine	do	En attelant	do do	
Ste-Flavie Est	E. McKenna	do	Tomba d'un train	do légère	
Moncton	J. Osborne	do	En attelant	do à la jambe	
do	D. Henders	do	Tomba d'un wagon fermé	do sérieuse.	
do	E. Harvey.	do	En attelant	Main écrasée	
Lorne Siding	G. Kennedy	do	do	do	
Chaham Junc't.	T. G. Stratton	do	do	do	
Richmond	F. Ritchie	do	do	do	
Truro	John Brown	do	do	do	
Millstream	M. Archibald	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie fut frappé par une locomot.	Tué	Mort accidentelle
Petitcodiac.	—Dodson	Voyageur.	Desc. ou tomba du train.	Blessure légère.	
Saint-Jean	Chas. Mitchell.	Employé.	En déplaçant des march.	do sérieuse.	
Moncton.	A. Lockhart.	do	En attelant	Pouce écrasé	
Rivière Jacquet.	J. Montgomery	do	Valise tomba sur son pied	Orteil blessé	
Pictou Landing.	D. Fraser.	do	En attelant	Main écrasée	
Elmsdale	J. Fitzpatrick.	do	do	Pouce do	
Truro	P. McLellan	do	En nettoyant une lampe.	Coup. au poignet	
Westville.	—McIntyre	do	En attelant	Doigts écrasés	

ANNEXE No 7*a*.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 18 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction. (relevé n° 1.)
4. Dépenses pour voitures et wagons. (" 2)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (" 3.)
6. Dépenses des stations. (" 4.)
7. Frais généraux. (" 5)
8. Bilan général.

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le compte du capital est comme il était l'année dernière, de $1,284,495.76.

Il y a eu une forte augmentation dans les recettes, comme suit:—

1887-88	$70,552 20
1886-87	64,107 10
	$6,445 10

Cette augmentation s'accuse à la fois dans les recettes du transport des voyageurs et celles du transport des marchandises, et à peu près en proportions égales.

Les dépenses comparées à l'année précédente sont comme suit:—

1886 78	$94,254 04
1887-88	90,954 73
	$ 3,299 31

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffrent comme suit:—

Dépenses	$90,954 73
Recettes	70,552 28
	$20,402 53

Toute la voie permanente et les travaux d'art ont été maintenus en bon état, et quelques améliorations ont été faites.

Pour donner plus de facilités au trafic 690 pieds de voies d'évitement ont été posés, et plusieurs bâtiments et plateformes ont été construits et d'autres allongés.

On a construit 51 milles de nouvelles clôtures, et 33,913 nouvelles traverses ont été posées sur la voie.

Le bateau-traversier à vapeur au détroit de Canso a subi des réparations considérables.

Le matériel roulant est en bon état. Une locomotive et 56 wagons-bascule à charbon ont été reconstruits, ces frais étant inscrits au compte d'exploitation.

Ces nouveaux wagons-bascule ont été construits suivant les plans améliorés du chemin de fer Intercolonial, et sont plus grands et plus forts que ceux qu'ils remplacent et peuvent transporter une tonne de plus qu'auparavant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

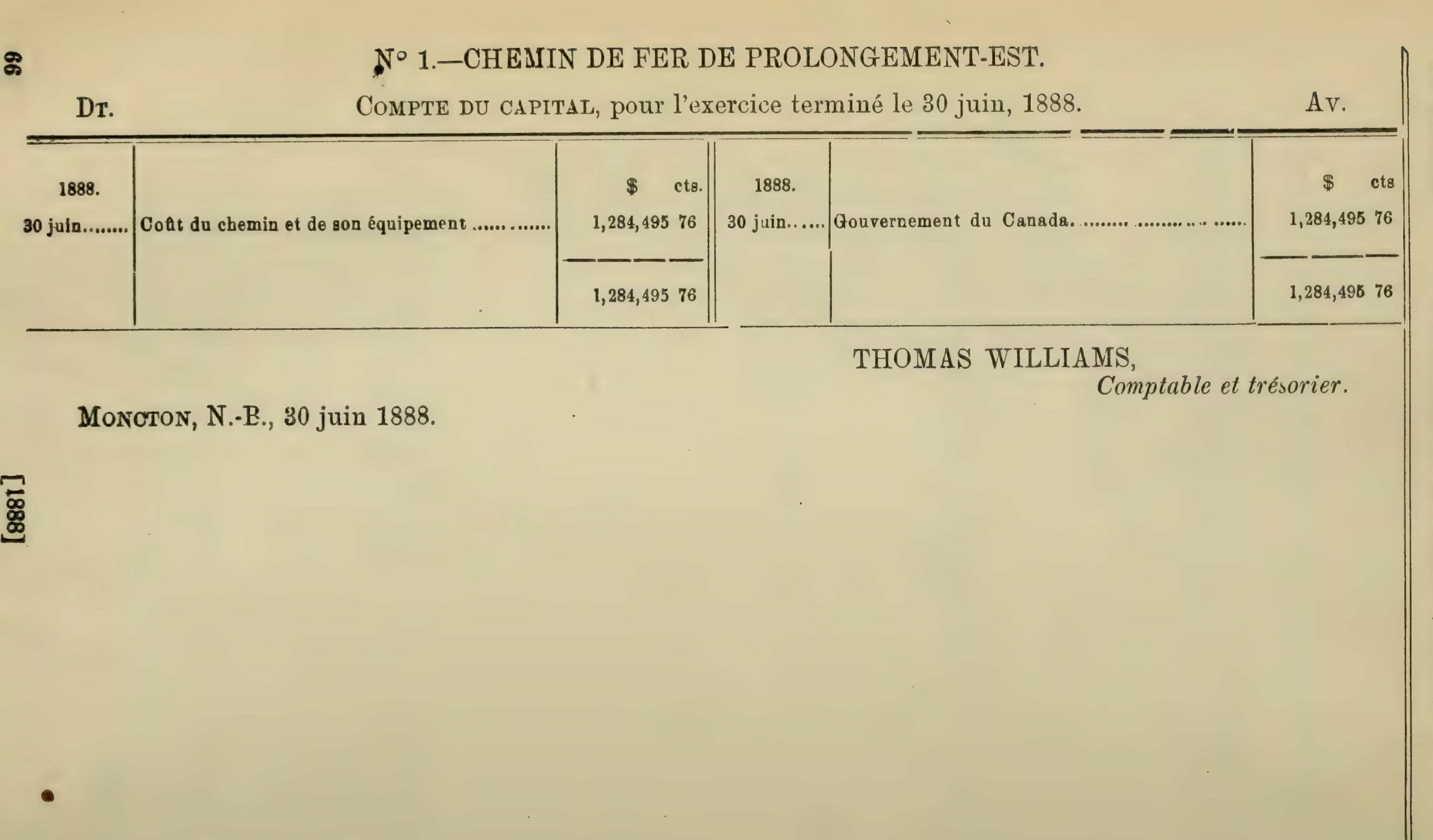
D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. Collingwood Schreiber,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,

Ottawa.



N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dr. COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice terminé le 30 juin, 1888. Av.

1888.		$ cts.	1888.		$ cts
30 juin........	Coût du chemin et de son équipement	1,284,495 76	30 juin......	Gouvernement du Canada.........................	1,284,495 76
		1,284,495 76			1,284,495 76

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

No. 2—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dr. COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888. Av.

Exercice terminé le 30 juin 1887.	Dépense.		Exercice terminé le 30 juin 1888.	Exercice terminé le 30 juin 1887.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts			$ cts.	$ cts		$ cts
14,933 56	Frais de traction	Relevé nº 1	17,356 01	35,619 72	Transport des voyageurs	38,406 42
9,336 87	Dépenses pour wagons	do 2	11,726 68	20,275 83	do du fret	23,035 81
51,311 64	Entretien de la voie	do 3	43,845 04	8,181 55	Malles et divers	8,109 97
7,484 87	Dépenses des stations	do 4	7 474 28			
11,187 10	Dépenses générales	do 5	10,552 72	64,107 10		70,553 20
				30,146 94	Balance	20,402 53
94,254 04			90,954 73	94,254 04		90,954 73

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1887.	—	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
....	Appoint. du mécanicien-chef, commis, frais de bureau et de voyage........	75 15
3,373 47	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs........	3,413 29
5,811 13	Combustible........	7,062 81
655 96	Huile, suif, chiffons et menus articles........	788 11
3,805 89	Réparations aux locomotives, tenders et outils........	4,556 68
517 10	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs........	701 92
770 01	Divers........	758 05
14,933 56		17,356 01

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1888.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1887.	—	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
1,794 78	Réparations aux voitures à voyageurs........	3,004 70
828 52	do wagons-poste, à messagerie et à bagage........	1,613 31
1,601 92	do wagons à fret et fourgons........	1,419 28
4,367 80	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins........	4,954 97
366 65	Huile et chiffons........	308 09
196 12	Menus articles et combustible........	367 60
81 08	Divers........	58 73
9,336 87		11,726 68

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1888.

Nº 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé nº 3).

Exercice terminé le 30 juin 1887.	—	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
21,475 18	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	23,191 03
1,093 00	Lisses et attaches	893 40
13,518 68	Traverses	7,124 30
9,706 71	Bois de construct., bois de service, etc., pour réparer les ponts, clôtures, etc.	9,369 66
2,745 23	Réparations aux quais	85 55
1,009 56	do bâtiments et plateformes	1,346 96
702 30	do chasse-neige, *flangers* et outillage	365 88
1,023 40	Enlèvement de la glace et de la neige	1,426 24
40 58	Divers	39 02
51,311 64		43,845 04

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1888.

Nº 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des stations—(Relevé nº 4).

Exercice terminé le 30 juin 1887.	—	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
6,266 82	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	5,928 91
1,184 63	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	1,545 37
33 42	Divers	....
7,484 87		7,474 28

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1888.

Nº 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé nº 5).

Exercice expiré le 30 juin 1887.	—	Exercice expiré le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
1,204 83	Appointem. du surintend. des chefs de trains, commis, et frais de bur. et de voy.	....
519 62	Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages	500 04
6 01	Annonces	116 10
1,386 05	Dommages causés aux hommes, animaux et marchandises	409 24
7,939 05	Bac	9,491 73
6 52	Frais de télégraphie (non compr's les appointements des télégraphistes)	3 30
125 02	Divers	32 31
11,187 10		10,552 72

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

Nº 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DR. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1888. AV.

	$ cts.		$ cts.
Approvisionnements	6,599 73	Canada	7,893 78
Stations	1,569 88	Stations	....
Caisse	1,065 20	Chemin de fer du Maine-Central	1,676 92
Loyers	29 00	Cie de vapeurs Internationale	1,438 10
Amendes et récompenses	8 30	Chemin de fer de Boston et Maine	388 40
Chemin de fer Canada-Atlantique	1 20	Cie de vapeurs du Bras d'Or	51 25
Cooke et Cie	29 52		
Chemin de fer du Grand-Tronc	36 24		
Cie de télégraphe *Western Union*	572 09		
Morrison et Cie	4 50		
Cie de vapeurs de Yarmouth	2 40		
Cie de vap. Boston, Halifax et I. P.-E.	1 25		
Comptes des départements—			
Milice $ 80 64			
Postes 1,448 48	1,529 04		
	11,448 45		11,448 45

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 2 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888.

La longueur de ce chemin de fer est encore de 80 milles.

VOIES D'ÉVITEMENT:

Dans le cours de l'année les voies d'évitement à Barney's Brook et à Antigonish ont été allongées de 60' à 240 pieds chacune, respectivement.

Une nouvelle voie d'évitement de 390 pieds de long a été faite à ce dernier endroit.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année on a renouvelé 33,913 traverses.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'année, 51¾ milles de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé les vieilles clôtures en perches et en planches.

Le coût de ces clôtures a été de $6,779.09, contre $15,461.97 l'an dernier.

De fortes réparations ont été faites aux clôtures paraneige et au reste des clôtures en poteaux et fil de fer barbelé.

QUAIS ET CHEVALETS.

Les réparations nécessaires ont été faites au quai de Mulgrave.

On a posé des bandes de fer aux angles du quai de Port-Hastings pour empêcher la glace de couper les heurtoirs.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A MERIGOMISH, la plateforme a été prolongée de 40 pieds. Soixante pieds de l'ancienne ont été renouvelés.

A FRENCH RIVER la plateforme a été prolongée de 36 pieds, et 135 pieds linéaires de l'ancienne plateforme ont été renouvelés.

Les réparations nécessaires ont été faites à cette station.

A AVONDALE la plateforme a été prolongée de 72 pieds.

Aux MOULINS DEWAR un petit hangar à fret de 16 sur 20 pieds a été construit.

A BARNEY'S RIVER, JAMES RIVER et ANTIGONISH, les plateformes ont été prolongées de 72 pieds chacune.

A ce dernier endroit, une moitié de l'ancienne plateforme a été renouvelée, et la station peinturée.

Une rallonge de 38 pieds a été faite au hangar et à la plateforme des marchandises.

A HEATHERTON, la plateforme a été prolongée de 72 pieds.

A BAYFIELD, l'ancienne plateforme a été renouvelée.

A TRACADIE, la plateforme a été prolongée de 72 pieds.

La station à signaux de la PETITE TRACADIE a été placée à un autre endroit appelé Linwood, situé à environ un mille plus à l'ouest. Une nouvelle plateforme a été construite.

Au HAVRE AUX BOUCHES, la plateforme a été prolongée de 72 pieds. La gare a été parfaitement examinée et peinturée.

PONTS ET PONCEAUX.

A PINE TREE GUT, 210 pieds linéaires de tablier ont été renouvelés et 4 nouveaux chevalets ont été posés.

Vingt-cinq nouvelles poutres du tablier ont été renouvelées dans le pont, système Howe, de la rivière Sutherland.

Un nouveau chevalet a été posé sous la longrine du pont de Little Gut.

Seize contrefiches ont été renouvelées dans le pont du moulin Murphy.

Vingt-quatre poutres du tablier du pont de Yankee Grant ont été renouvelées.

Un nouveau tablier de 141 pieds de long a été posé sur le pont en chevalets Dewar, et aussi sur le pont en pilotis de Grant. Cinq nouveaux chevalets ont aussi été posés sous ce dernier pont.

De nouveaux tabliers ont été posés sur les ponts en pilotis Baxter et McDonald ; quatre nouveaux chevalets ont été posés sous le premier de ces ponts.

De nombreuses pièces nouvelles ont été posées au pont en chevalets en bois près de Mulgrave. Un nouveau tablier et 6 nouveaux chevalets ont été posés au pont en chevalets de Pirate Harbor.

Vingt-trois poutres du tablier, 19 contrefiches et 12 entretoises ont été posées au pont, système Howe, de la rivière James. La corde supérieure endommagée par le feu a aussi été réparée.

Trente-neuf poutres du tablier, 14 contrefiches et 2 nouveaux chevalets ont été posés au pont sur pilotis de Pomquet.

Quatre chevalets du pont sur pilotis de West River ont été renouvelés.

Quarante paires de longrines, les fosses à bestiaux et les ponceaux ouverts ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

Soixante et onze barrières pour les fermes ont été posées à la place de celles qui ont été brisées et détériorées.

Les planchers ont été renouvelés à 47 traverses de fermes et 12 traverses publiques.

La voie a été bien entretenue et est en bon état de service.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER, surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, N.-B., 10 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est :—

Il se compose de :

9 locomotives.
6 voitures de première classe.
4 voitures de seconde classe.
4 wagons-poste, à bagage et messageries.
2 fourgons de conducteurs.
25 wagons fermés.
5 wagons pour les bestiaux.
70 wagons plateformes.
150 wagons-bascules à charbon de 5 tonnes de capacité.

Dans le cours de l'année une locomotive et cinquante-six wagons-bascules à charbon, pouvant porter six tonnes au lieu de cinq, ont été construits, aux frais des dépenses d'exploitation.

Le matériel roulant en général est en bon état.

Le service de l'eau a été entretenu, mais il y n'a été fait aucune amélioration.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER, surintendant en chef, Moncton.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, durant l'année finissant le 30 juin 1888.

Date.	Heures du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
1888.												
27 juin.	7.20	56	Marchandises.	Finlay Ross....	A. Dunbar.....	56	Antigonish.......	— McIsaac, garç.	Ni l'un ni l'autre.	En attelant.......	Doigts écrasés	

MONCTON, N.-B., 7 septembre 1888.

ANNEXE No 7*b*.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 18 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888 :—

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 30 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une légère diminution dans la part qui revient au gouvernement, comparées à celles de l'an dernier :—

1886–87	$25,327 58
1887–88	24,553 55
	$ 774 03

Les recettes brutes se sont élevées à	$24,553 55
Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de	24,040 33
	$ 513 23

La voie, les clôtures, bâtiments et autres constructions ont subi les réparations ordinaires et nécessaires, et la voie permanente et les ouvrages d'art ont été entretenus en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement canadien,
Ottawa.

Nº 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dr. COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le juin 1888.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
26,042 33	Entretien de la voie et des travaux d'art.......... ...... (Relevé nº 1.)	24,040 33	7,966 42	Transport des voyageurs..................................	8,576 04
			16,209 32	Transport du fiet..	14,821 99
			1,151 84	Malles..	1,155 52
			25,327 58		
	Balance..	513 22	714 75		
26,042 33		24,553 55	26,042 33		24,553 55

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

MONCTON, N.B., 30 juin 1888.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Nº 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Relevé nº 1.—ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts.
7,758 53	Réparations à la voie	8,162 71
4,943 96	Rails et attaches	127 86
2,874 50	Traverses	3,182 00
899 79	Ponts	816 82
65 33	Signaux	36 34
18 80	Ponceaux et garde-bestiaux	2,311 11
....	Quai à Windsor	32 25
2,931 55	Bâtiments et plateformes	1,044 27
24 15	Cadenas d'aiguilles	23 70
4,545 34	Clôturage	4,797 83
18 28	Wagonnets de tournée	112 67
173 06	Outillage et réparations	358 57
578 43	Chasse-neige et *flangers*	1,856 98
1,122 61	Bureau du comptable et dépenses	1,137 22
88 00	Divers	40 00
26,042 33		24,040 33

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1887—Juillet	899 52	1,050 51	96 90	2,046 93
Août	1,142 26	1,165 78	96 91	2,404 95
Septembre	1,305 98	1,591 90	96 91	2,994 79
Octobre	745 47	1,810 14	96 90	2,652 51
Novembre	584 87	1,860 08	96 91	2,541 86
Décembre	624 58	1,194 80	96 91	1,916 29
1888—Janvier	388 73	843 79	95 68	1,328 20
Février	380 51	894 37	95 68	1,370 56
Mars	517 96	1,175 17	95 68	1,788 81
Avril	543 66	1,171 07	95 68	1,810 41
Mai	585 29	1,202 50	95 68	1,883 47
juin	857 21	861 88	95 68	1,814 77
	8,576 04	14,821 99	1,155 52	24,553 55

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

Examiné,
THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

1888.		$ cts.	1888.		$ cts.
30 juin.	Ch. de fer de Windsor et Annapolis	2,256 69	30 juin.	Chemin de fer Intercolonial	318 83
	Compte des approvisionnements.	6,309 57		Compte fédéral	8,247 43
		8,566 26			8,566 26

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

Examiné,
THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 20 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

VOIE.

La longueur de la voie est la même que l'an dernier.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Une addition de 100 pieds a été construite à la voie d'évitement de Dawson et on a fourni un terrain de chargement convenable.

TRAVERSES.

9,541 traverses ordinaires et trois assortiments de traverses d'aiguilles ont été renouvelés dans le cours de l'an dernier.

BALLASTAGE.

4,350 verges de ballast ont été posées sur la voie où c'était nécessaire.

SIGNAUX.

Les réparationsnécessaires ont été faites aux sémaphores, aiguilles et signaux de stations d'un bout à l'autre de la ligne.

CLOTURES.

17 milles de l'ancienne clôture en perches ont été remplacés par des clôtures en fil de fer barbelé et en treillis.

Les réparations nécessaires ont été faites aux autres clôtures.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Les plateformes ont été renouvelées aux stations de Three Mile Plains et Beaver Bank. Une rallonge de 25 pieds a été faite à cette dernière.

Un petit hangar en bois a été construit à Mount Uniacke et un égout creusé à travers une tranchée de roc solide.

Quelques réparations ont été faites à la gare de Windsor, et un égout a été fait de la cave avec une trappe convenable pour empêcher la marée d'y entrer dans les hautes eaux.

A Ellershouse la plateforme de chargement a été prolongée et rendue permanente en construisant un caisson en cèdre en avant et en le remplissant de terre solide en arrière, avec une couche de grosse pierre et de gravier sur le dessus.

Les parcs à bestiaux à Beaver Bank et à Newport ont été renouvelés.

PONTS ET PONCEAUX.

La maçonnerie des ponts de Carroll, Sackville, Big Bog et Jordan a été examinée et réparée.

De nouvelles longrines ont été posées au pont de Sainte-Croix, et la maçonnerie a été examinée et réparée.

Un ponceau en pierre à 2 milles à l'ouest de la jonction de Windsor a été reconstruit.

Un ponceau en bois à la traverse de Three Mile Plains a été remplacé par un ponceau en maçonnerie.

Un ponceau en bois à ¼ de mille à l'ouest de la station de Newport a été remplacé par un ponceau en maçonnerie.

Un vieux ponceau en moellons qui s'était effondré près de Newport a été remplacé par un ponceau en bois de cèdre.

La voie est en bon état et pas une seule roue n'a laissé les rails dans le cours de l'année.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Montréal.

ANNEXE No 7c.

CHEMIN DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 1er septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Vous trouverez également les états suivants, préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction. (Extrait n° 1.)
4. Dépense des wagons. (" 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (" 3.)
6. Dépenses des gares. (" 4.)
7. Frais généraux. (" 5.)
8. Compte général des approvisionnements.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1888, à.....	$3,741,780 89
Aucune addition n'ayant été faite dans le cours de l'exercice le total des déboursés le 30 juin 1888 était le même que celui de l'exercice précédent.	3,741,780 89

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de...	$158,363 60
Celles de l'exercice précédent.........	155,303 37
Augmentation......	$ 3,060 25

Comprise dans les recettes de l'exercice 1886-87 se trouve la somme de $9,000 reçue pour service spécial de la malle. Comme vous le savez ce service n'a pas été fait dans le cours du dernier exercice, autrement notre augmentation aurait été d'environ $12,000.

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux exercices :—

1886-87......	$739 53
1887-88	754 11
Augmentation par mille......	$14 58

La longueur du chemin en exploitation dans chacun de ces deux exercices a été la même, savoir, 210 milles.

ÉTAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1886-87	130,067	$66,334 95
1887-88	131,246	66,993 28
Augmentation	1,179	$ 608 33

	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1886-87	53,587	$71,152 52
1887-88	59,603	80,399 79
Augmentation	6,016	$ 9,247 27

	Recettes.
Malles et divers, 1886-87	$17,815 90
do 1887-88	11,020 55
Diminution	$ 6,795 35

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant les deux derniers exercices :—

1886-87	316,763
1887-88	306,924
Diminution	9,839

Par les convois :—

1886-87	258,457
1887-88	248,410
Diminution	10,047

Par les wagons :—

1886-87	1,249,892
1887-88	1,309,922
Augmentation	60,030

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du présent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :

1886-87	$204,237 45
1887-88	229,639 95
Augmentation	$ 25,402 50

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont en fer à Curtis Creek	$ 3,191 66
Nouvelle locomotive	7,700 00
Déplacement du hangar au fret au Cap Traverse	232 00
Ponceau en pierre à Swinehammers Cut	405 29
do près de Tignish	272 79
do près d'Alberton	586 60
Total des nouveaux ouvrages	$12,388 34

Augmentation sur l'exercice précédent, en :—		
Wagons-dortoirs	$10,106 97	
Clôtures	4,590 03	
		14,697 00
Total		$27,085 34

VOIE.

Huit cent cinquante rails de fer ont été renouvelés. Neuf mille quatre cent quarante éclisses en acier ont été posées sur la voie pour en remplacer d'autres en fer qui étaient brisées. Douze coussinets en acier ont été posés.

VOIES DE SERVICE.

A la rivière Hunter, la voie de service de Full a été prolongée jusqu'à son moulin, ce qui lui donne une longueur de 80 pieds de plus. A Charlottetown la longueur de la voie de service a été augmentée de 1,545 pieds, et à Rolls Bay de 50 pieds.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année, 74,781 traverses ont été posées sur la voie. Trente-huit paires de traverses d'aiguilles, et 25 cadres d'aiguilles et 20 loquets d'arrêt, avec cadres d'aiguilles, ont été renouvelés.

BALLASTAGE.

Sept mille trois cent vingt-deux verges cubes de ballastage ont été distribuées où c'était le plus nécessaire. La majeure partie de ce ballast a été transportée d'une distance de plus de 60 milles. Neuf cent quatre-vingt-quatre verges cubes de terre ont été employées pour élargir les remblais.

PONTS, FOSSES À BESTIAUX, ETC.

A Alberton, le pont sur la voie du quai a reçu de nouvelles sablières et autres réparations nécessaires.

A Intervale, un ponceau en pierre de 4 pieds sur 6, et de 13 pieds de la base du rail à la surface du pavage, a été construit pour remplacer l'ancien pont.

Le pont Northam a reçu de nouvelles sablières.

Les ponts de Richmond, Ellerslie et Wellington ont eu de nouveaux coudes. Le pont de Richmond a reçu de nouvelles traverses.

De nouveaux tirants ont été posés sous les ponts du chemin Breadalbane et d'Elliott.

Le pont de Miller a reçu de nouvelles sablières et autres réparations générales.

Le vieux pont en bois de Curtis Creek a été remplacé par trois longrines en fer de 26 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Pine Brook a reçu un nouveau tablier et des longrines.

A Charlottetown, deux ponts sur l'épaulement ont été reconstruits.

Le pont de Mount Stewart a reçu de nouvelles poutres de tablier et des longrines.

Les ponts de Morell et de Mudgell ont reçu des réparations générales.

A Souris le pont au-dessous de la voie a reçu un nouveau tablier et des longrines.

Deux ponceaux près de Charlottetown ont reçu de nouveaux dessus et les longrines ont été renouvelées.

Un ponceau en maçonnerie a été reconstruit à la Potterie, à 1½ mille de Charlottetown.

Un ponceau en maçonnerie fermée, de 2 pieds sur 4, a été construit au remblai de Swinchammer.

Quatre ponceaux en bois ont été posés entre Mount Stewart et Georgetown pour enlever l'eau de surface.

Deux aqueducs en syphon et 18 drains français ont été remplacés par des ponceaux.

De nouvelles fosses à bestiaux ont été posées au chemin à l'est de Mill River, au chemin Toban, à deux milles à l'est de Conway, et au nouveau chemin à l'est de la station Coleman.

Vingt et une fosses à bestiaux ont été renouvelées.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

La gare et le hangar aux marchandises sur le quai d'Alberton ont été recouverts en bardeaux.

Les stations à signaux de Mill River et de Harper ont été reconstruites.

Une station à signaux a été érigée à la voie d'évitement de Pawo, et une plateforme de 140 pieds de long a été posée.

La station à signaux de Saint-Nicolas a été reconstruite et une plateforme de 140 pieds posée.

A Summerside les bâtiments de la station ont été réparés et peinturés.

Le hangar au charbon sur le quai a été élevé et a reçu des réparations considérables.

Au Cap-Traverse le hangar aux marchandises a été transporté sur le quai, parce que les pilotis qui le soutenaient étaient considérablement endommagés par les tarets.

A Charlottetown une fournaise en brique pour le trempage des ressorts a été construite dans la forge. Cinq cent cinquante pieds de plancher ont été posés dans la rotonde, 500 pieds dans l'atelier de menuiserie, et 3,350 pieds de plancher et 500 pieds de pièces de bois ont été posées dans l'atelier des machines. La fosse aux locomotives a été reconstruite.

A Mount Stewart 5,000 pieds de planches de 3 pouces ont été employés à renouveler une partie de la plateforme de la station.

A Morrell 500 pieds de planches ont été employés à couvrir la plateforme de la station.

A Souris 500 pieds de pin ont été employés à réparer le plancher de la rotonde. Le hangar au charbon a reçu une nouvelle façade et a été autrement réparé.

A Georgetown le toit de la salle aux bagage a été renouvelé.

QUAIS.

Le quai d'Alberton a reçu deux nouveaux heurtoirs latéraux, deux nouveaux poteaux d'amarrage, et autres réparations nécessaires.

A Charlottetown deux wagons de fascines, 50 tonnes de pierre dure et 15 pièces de bois de construction ont servi à la réparation du quai. Dix-huit mille pieds de planches ont été employés à réparer le plancher supérieur du quai. Cent pieds de l'épaulement du côté-est du chemin conduisant à la station ont été renouvelés.

A Georgetown le quai a reçu 100 tonnes de pierre, 3 wagons de fascines, et 8 pièces de bois de construction. Quatre mille pieds de planches de 3 pouces ont été employés à réparer le plancher supérieur du quai.

L'épaulement à la Baie Saint-Pierre a reçu 50 tonnes de pierre, 200 verges de terre et 3 wagons de fascines.

A Souris dix mille pieds de planches de 3 pouces ont été employées à réparer le plancher supérieur du quai. Cinq cents verges d'argile ont servi à la réparation de l'approche du quai.

CLOTUURES.

Vingt-quatre milles de clôture (originairement en perches de pruche) ont été renouvelés en fil de fer barbelé. Dix neuf milles et un quart de l'ancienne clôture en planches ont été remplacés par des clôtures de fil de fer barbelé, en treillis et dn système Everett. Mille pieds de clôture du système Everett ont été construits à la rivière Hunter. Cinq cents pieds de clôture paraneige ont été construits. Cinq mille cinq cent soixante et treize pieds de clôture-paraneige ont été reconstruits.

Cent vingt-cinq barrières de fermes et 120 poteaux de barrières ont été renouvelés.

Sur 20 traverses de fermes on a posé de nouvelles planches.

SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Tous les sémaphores, cadres d'aiguilles, indicateurs, signaux télégraphiques et lampes extérieures ont reçu l'attention nécessaire et sont en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

Les réservoirs de Tracadie, Morell, Mount Stewart et Ashton ont reçu de nouveaux couverts et de nouvelles boîtes.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à $80,407.98.
La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1888, était comme suit :

Approvisionnements généraux	$ 80,066 53
Charbon	4,474 42
Rails et attaches	22,270 34
Vieux matériaux pouvant servir	7,932 00
Total	$114,743 29

Ces achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie dans les années prédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

C'est avec grand plaisir que je constate que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,
Surintendant.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. COMPTE DU CAPITAL. Av.

1887.		$ cts.	1887.		$ cts.
30 juin..	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date	3,741,780 89	30 juin..	Reçu du gouvernement fédéral	3,741,780 89
1888.			1888.		
30 juin..	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1888	.....	30 juin..	Reçu du gouvernement fédéral	.....
		3,741,780 89			3,741,780 89

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1888.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
56,534 30	Frais de traction d'après relevé n° 1	66,390 76	66,334 95	Transport des voyageurs	66,943 28
33,924 96	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2....	32,158 91	71,152 52	do du fret...	80,399 79
			17,815 90	Malles et divers	11,020 55
76,309 25	Entretien de la voie et des travaux d'art, d'après relevé n° 3.....	92,339 10	155,303 37	Total des recettes...	158,363 62
			48,934 08	Balance	71,276 33
25,321 38	Dépenses des stations, d'après relevé n° 4	26,712 41			
12,147 56	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	12,038 77			
204,237 45	......Totaux	229,639 95	204,237 45	..... Totaux	229,639 95

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION.—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
1,240 41	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage...	1,272 37
15,335 85	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	15,690 49
11,625 67	Combustible	13,539 59
2,276 46	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,291 98
24,286 24	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	30,685 43
547 85	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	783 07
1,221 82	Divers	2,127 83
56,534 30	Totaux	66,390 76

W. T. HUGGAN,
Compte de l'auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS (Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
9,262 08	Réparations aux voitures à voyageurs	7,776 34
1,219 24	do wagons-poste et à bagage	994 16
7,036 53	do wagons à fret et fourgons	6,712 69
12,777 75	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	12,707 53
540 19	Huile et chiffons pour étoupage	515 46
2,353 95	Menus articles et combustible	2,818 53
735 22	Divers	634 20
33,924 96	Totaux	32,158 91

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

Nº 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art (Relevé nº 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
419 96	Appointements de l'ingénieur, commis, frais de bureau et de voyage.......... ..	411 96
41,479 07	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores....	45,235 69
3,448 65	Rails, coussinets et carvelles..........	4,957 31
6,773 18	Traverses	16,880 15
8,572 59	Bois de const. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux et clôtures.	13,685 83
1,897 96	Réparations aux quais..........	1,284 53
6,525 39	do bâtiments et plateformes..........	5,075 18
2,689 00	do classe-neige, *flangers* et outils..........	2,757 82
4,503 45	Enlèvement de la glace et de la neige..........	2,050 63
76,309 25	..........Totaux..........	92,339 10

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.E., 30 juin 1888.

Nº 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des wagons (Relevé nº 6).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
19,099 88	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.	19,546 66
6,221 50	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	7,165 75
....	Divers..........	....
25,321 38	..........Totaux..........	26,712 41

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 7.—CHEMIN DE FER LE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
$ cts.		$ cts.
5,273 94	Appointements du surintendant, du chef des trains, et des commis, frais de bureau et de voyage	4,783 09
5,228 69	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage	5,237 33
514 17	Annonces	477 04
362 54	Dommages aux hommes, animaux et effets	211 80
540 09	Télégraphes (non compris les appointements des télégraphistes)	642 10
228 13	Divers	687 41
12,147 56	Totaux	12,038 77

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 30 juin 1888.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

		$ cts.	$ cts.
1887.	DT.		
30 juin	Balance reportée		114,155 01
1888.			
30 juin	Achats durant l'année	80,407 98	
	Frais d'autres ministères	10,800 47	
	Bordeaux de paie	2,615 40	
			93,823 85
1888.	AV.		207,978 86
30 juin	Distributions durant l'année		93,235 57
	Balance. { Matériel ordinaire $80,066 53; Combustible 4,474 42; Rails et attaches disponibles 22,270 34; Vieux matériel pouvant servir 7,932 00 }		114,743 29

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 30 juin 1888.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. BILAN GÉNÉRAL. Av.

	$ cts.		$ cts.
Matériel en général	114,743 29	Compte fédéral	117,922 23
Caisse	2,284 40	Assurance contre les accidents	4,624 31
Stations	743 85		
Ministère de la milice	91 02		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbee	30 00		
Sidney Grey	25 00		
Ministère des postes	4,582 55		
Total	122,546 54	Total	122,546 54

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1888.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

Détails.	1888.	1887.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	306,924	316,763
do do trains	248,410	258,457
do do wagons	1,309,922	1,249,892
Recettes des locomotives par mille ... Cents	51·59	49·02
do la voie do ... $	754·11	739·53
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	42·27	42·71
do du fret do	50·77	45·82
do d'autres sources do	6·96	11·47
Dépenses des locomotives, par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·11	4·84
Combustible	4·42	3·67
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·75	0·72
Réparations aux locomotives	10·00	7·67
Eau et répartions aux réservoirs	0·25	0·17
Divers	0·69	0·38
	21·22	17·45
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	0·41	0·39
Total ... Cents	21·63	17·84
Traction, par locomotive et par mille	21·63	17·84
Dépenses des wagons do	10·48	10·71
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	30·09	24·09
Dépenses des stations do do do	8·70	7·99
Frais généraux do do	3·92	3·84
Total, locomotive, par mille ... Cents.	74·82	64·47
Traction, par train et par mille	26·73	21·87
Dépenses des wagons do	12·94	13·13
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	37·17	29·52
Dépense des stations do	10·75	9·80
Frais généraux	4·85	4·70
Total, train par mille ... Cents	92·44	79·02
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Dollars	1,093·52	972·56

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1888.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD,

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, 20 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1886-87 et 1887-88.

En juillet dernier on acheta une puissante locomotive pour le fret, pour remplacer la locomotive n° 10, qui avait été condamnée. Le coût de cette locomotive a été compris dans les frais d'exploitation. Les locomotives 4, 6, 12, 14 et 18, ont reçu de nouvelles boîtes à feu et des nouveaux bouilleurs.

Dix wagons-plateformes de 10 tonnes de capacité ont été reconstruits dans le cours de l'exercice pour en remplacer un nombre égal qui étaient devenus hors de service.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons et de chasse-neige dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.
17 voitures à voyageurs, 1ère classe.
15 " " 2me " et à bagage.
3 wagons-poste et fumoirs.
175 wagons fermés.
125 wagons-plateformes.
3 fourgons de conducteurs.
1 voiture de payeur.
8 chasse-neige.
7 *flangers.*

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Coût de Gages des mécaniciens.	Coût de Combustible.	Coût de Huile, suif, chiffons, etc.	Coût de Réparations.	Coût de Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1887—Juillet	30,996	1,450 10	1,079 86	209 88	2,537 82	95 88
Août	31,165	1,420 07	1,166 76	205 94	1,294 12	4 76
Septembre	30,673	1,326 70	996 12	183 76	2,333 07	70 77
Octobre	30,551	1,319 25	1,284 62	336 85	2,422 49	80 07
Novembre	30,932	1,373 52	1,380 49	213 09	2,263 15	143 45
Décembre	21,633	1,180 33	1,037 20	189 07	3,183 15	205 44
1888—Janvier	19,386	1,233 13	1,062 50	169 78	3,029 55	56 46
Février	20,521	1,363 31	1,012 50	152 25	3,127 61	72 09
Mars	20,214	1,333 05	1,017 00	153 52	2,717 41	31 75
Avril	17,934	1,103 87	872 58	125 51	2,846 64	7 01
Mai	22,238	1,205 19	1,290 96	185 71	2,707 68	13 44
Juin	30,711	1,381 97	1,339 00	166 62	2,222 74	1 95
Totaux	306,924	15,690 49	13,539 59	2,291 98	30,685 43	783 07

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
289 84	5,663 38	4·68	3·49	0·68	8·19	0·31	0·94	18·29
277 28	4,363 93	4·56	3·74	0·66	4·15	0·01	0 89	14·01
277 84	5 188 26	4·32	3·24	0·60	7·61	0·23	0·91	16·91
296 59	5,739 87	4·32	4·20	1·10	7·93	0·26	0·97	18·78
342 34	5,716 04	4·44	4·46	0·69	7·31	0·46	1·11	18·47
315 73	6,110 92	5·46	4·78	0·88	14·71	0·95	1·46	28·24
341 65	5,893 07	6·36	5·48	0·87	15·62	0·30	1·76	30·39
343 93	6,071 69	6 64	4·93	0·74	15·24	0.35	1·68	29·58
269 52	5,522 25	6·59	5·03	0·76	13·44	0·16	1·33	27·31
280 20	5,235 81	6·15	4·86	0 70	15·88	0·04	1·56	29·19
206 19	5,609 17	5·42	5·81	0·84	12·17	0·06	0·92	25·22
159 09	5,271 37	4·50	4·36	0·54	7·23	0·01	0·52	17·16
3,400 20	66,390 76	5·11	4·41	0·75	9·99	0·26	1.11	21·63

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convoi.	Eclairage.	Pour les garages.	Total
1887—Juillet	3,930	11,819	13,705	1,679	....	27,203	337	5,285	32,825
Août	4,453	11,630	14,284	6,236	35	32,185	70	5,946	38,201
Septembre............	4,088	10,917	14,446	2,392	150	27,905	70	5,500	33,475
Octobre	3,943	10,958	14,217	1,117	49	26,341	10	5,487	31,838
Novembre............	4,013	10,808	14,506	1,072	133	26,519	14	5,671	32,204
Décembre	3,141	2,046	14,445	59	489	17,039	22	4,642	21,703
1888—Janvier	3,166	44	13,102	12	2,264	15,422	91	3,890	19,403
Février..............	3,584	536	13,057	....	2,952	16,545	204	3,772	20,521
Mars	3,543	192	14,310	....	1,174	15,676	291	4,247	20,214
Avril..................	2,570	520	13,196	....	154	13,870	62	4,002	17,934
Mai	3,343	2,228	14,080	1,460	800	18,568	111	5,219	23,898
Juin	4,031	11,250	13,914	2,197	....	27,361	215	5,757	33,333
Totaux	43,805	72,748	167,262	16,224	8,200	264,634	1,497	59,418	325,549

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
138,402	....	5·08	8·35	4 22	11,981	1,120	818	499	36·49	3·41	2·49	1·52
177,250	....	5·51	8·58	4·64	15,209	1,237	83[illegible]	560	39·81	3·23	2·17	1·46
139,225	....	5 01	8·19	4·16	12,484	1,066	614	484	37·29	3·16	1·92	1·44
143,616	....	5·46	8 07	4·48	14,189	1,233	848	579	44·57	3·87	2·66	1·63
146,253	44	5·54	8 02	4·54	15,564	1,203	767	527	48·32	3·73	2·38	1·63
99,849	....	6 03	6·91	4·60	11,037	1,071	665	470	50 55	4·93	3·06	2·16
67,853	5,070	5·16	6·13	3·49	10,625	979	643	381	54·75	5·04	3·31	1·96
66,590	9,745	4 90	5·72	3 24	10,195	923	680	368	49·68	4·49	3·31	1·79
86,278	1,782	5·95	5·70	4·26	10,212	757	641	398	50 51	3·74	3·17	1·96
72,992	....	5·32	6·98	4·07	7,574	660	571	362	42·23	3 68	3·18	2·01
133,770	....	7·53	7·15	5·59	12,704	1,002	941	472	53·16	4·19	3·93	1·97
150,881	....	5·51	8 26	4·53	13,865	1,284	937	508	41·59	3·85	2·81	1·52
1,422,959	16,641	5·55	7·43	4·37	145,639	12,535	8,987	5,548	44·79	3·85	2·76	1·39

*A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De sec'nde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1887—Juillette	29,581	28,375	12,713	42,528	25,205	138,402
Août	29,681	29,321	14,534	44,184	59,530	177,250
Septembre	25,823	27,802	12,248	47,486	25,866	139,225
Octobre	27,671	30,551	9,271	61,812	14,311	143,616
Novembre	25,134	29,057	9,952	64,887	17,223	146,253
Décembre	16,474	18,544	10,431	44,357	10,013	99,819
1888—Janvier	13,410	14,513	7,725	21,959	10,246	67,853
Février	13,424	15,132	7,099	18,434	12,501	66,590
Mars	14,840	16,777	7,142	21,155	26,364	86,278
Avril	14,329	16,099	6,756	25,590	10,218	72,992
Mai	16,779	16,669	12,758	55,642	31,922	133,770
Juin	25,873	27,046	13,150	50,286	34,526	150,881
Totaux	253,019	269,886	123,779	498,320	277,955	1,422,959
MOINS—Ballastage	....	2.970	9,611	1,128	99,328	113,037
Balance	253,019	266,916	114,168	497,192	178,627	1,309,922

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1887 et 1888.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	*Flangers.*	Total.
		1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux	Plateformes.	Fourgons.	W. de pay.	Total.			
Disponibles le 30 juin 1887, propres au service......	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
do do condamnés..........	.....	......	....	....	.....	5	...	..	5	...	...	....
Total du matériel, 30 juin 1887........	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1887....................	.....	.. ..	....	....	.....	5	...	...	5	...	...	....
do durant l'année..................	1	...	....	....	.....	10	...	...	10	...	...	....
MOINS :—	1	......	....	....	.....	15	...	...	15	...	...	....
Achetés et chargés aux frais d'exploitation.......	1	......	....	....	.....	.. .	..	...	...	..	..	...
Reconstruits	.....	....	....	....	.....	10	...	...	10	..	...	....
AJOUTEZ :—	.....	....	....	....	......	5	...	...	5	...	..	....
Propres au service et en réparation	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1888...	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

—	1888.	1887.
Milles parcourus par les convois	248,410	258,457
do locomotives	306,924	316,763
do wagons	1,309,922	1,249,892
do chasse-neige	16,641	27,285
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	66,390 76	56,534 30
Coût des réparations aux wagons	15,483 19	17,517 85
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage	515 46	540 19
do des réparations aux voitures à voyageurs	7,776 34	9,262 08
do do wagons-poste et wagons fumoirs	994 16	1,219 24
do do wagons à fret et fourgons	6,712 69	7,036 53
Frais de traction par 100 milles parcourus par les convois	26 74	21 87
do do do locomotives	21 63	17 84
do do do wagons	5 06	4 52
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	6 23	6 77
do do do do locomotives	5 03	5 53
do do do do wagons	1 18	1 40
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois	0 20	0 20
do do do do locomotives	0 17	0 17
do do do do wagons	0 04	0 04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 13	3 58
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 40	0 47
do wagons à fret et fourgons	2 72	2 72

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pendant l'année expirée le 30 juin 1888.

Date.	Heure de la nuit ou du jour.	N° du train	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1887.												
6 juil...	5·50p.m.	...	Spécial....	J. R. Scott....	N. Watson......	16	Emerald...........	Henry Corner....	Employé.	Pris entre un wagon à voyageurs et un fourgon en les attelant	Corps écrasé.	
11 oct...	9·30a.m.	...	....	....	H. Craswell...	2	Summerside	John H. Burns...	Employé.	En faisant le garage dans la cour, se fit prendre le bras entre les tampons de deux wagons plateformes.	Bras sériensement écrasé.	
1888.												
6 mars.	2·50p.m	1	Omnibus..	F. Kelly.........	John Yeo.... D. Pound....	3 5	Portage	P. Lafferty.......	Employé..	Tombé d'un wagon-plateforme	Bles·é à la tête et à la figure.	

ANNEXE No 8.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 29 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1887-88 clos le 30 juin dernier.

Ces travaux sont : le canal Lachine et le canal Beauharnois sur le fleuve Saint-Laurent, le canal Chambly et l'écluse et le barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état; aucun accident n'est arrivé et le trafic n'a subi aucune interruption.

Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels donnant le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buscs de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1887. L'eau en a été retirée le 18 avril 1888 et introduite de nouveau dans la soirée du 30 du même mois. Le 1er mai au matin la navigation était ouverte. Pendant que le canal était à sec toutes les réparations nécessaires au-dessous du niveau ordinaire de l'eau ont été faites, et le trafic n'a éprouvé aucun retard quelconque dans le cours de l'exercice.

Pendant tout le cours de l'année l'eau a été maintenue dans tous les biefs à un niveau favorable pour la navigation en même temps que pour les fins industrielles.

Dans le cours des mois d'hiver et jusque dans la dernière partie de mars, l'eau était si basse dans le lac Saint-Louis qu'on a jugé impossible de permettre à tous les moulins et fabriques se servant de l'eau, de fonctionner en même temps, attendu qu'en le faisant l'eau du bief supérieur aurait été attirée vers le bas et que les talus des deux côtés du canal auraient été, sur toute cette étendue, sérieusement endommagés par l'abaissement et l'élévation de la glace, et pour parer à cette éventualité, une moitié des moulins et fabriques ont dû travailler la nuit et l'autre moitié le jour.

Depuis le 1er juillet 1887 jusqu'à la clôture de la navigation le 30 novembre de la même année, le trafic passant par ce canal a été beaucoup plus actif qu'il ne l'avait été dans le cours des mois de mai et juin, surtout le commerce de grain.

Pendant que le canal était vide en avril, et pour la première fois depuis que le canal a été agrandi en dernier lieu, l'eau devint si basse dans la rivière à l'entrée d'aval, que le fond du bassin Wellington, et du chenal de dix-neuf pieds conduisant de ce bassin jusqu'à l'écluse n° 2, était à sec en plusieurs endroits. Ces parties sèches étaient de douze à quinze pouces au-dessus du chenal de dix neuf pieds, et quelques gros cailloux qui avaient été déplacés par le dragueur lorsqu'il y travailla en 1885, étaient exposés à la vue.

On a profité de cet état de l'eau pour enlever ces points saillants et ces cailloux.

Avant l'enlèvement de ces obstacles, les navires tirant 18 pieds d'eau touchaient souvent le fond et étaient exposés à s'endommager; depuis ce temps, cependant, les navires tirant 18 pieds six pouces passaient dans le chenal aller et retour, jusqu'au bassin Wellington, sans difficulté, ce qui était une grande économie pour les propriétaires, qui n'étaient plus obligés d'alléger leurs navires de six pouces.

Toutes les constructions et tous les appareils faisant partie de ce canal ont été maintenus dans le meilleur état possible.

Les déversoirs et portes de prise d'eau des moulins et fabriques sur le bassin n° 2, excepté ceux des moulins d'Ogilvie, ont subi des réparations générales, et quatre des guichets du déversoir n° 4 ont été remplacés par de nouveaux, et le fond et les côtés planchéiés du coursier de décharge ont été renouvelés.

Conformément à la permission donnée à la Compagnie des Chars Urbains de Montréal, elle a posé une double voie sur le pont de la rue Wellington afin de traverser le canal avec leurs chars, l'ouvrage étant fait conformément aux conditions contenues dans le bail n° 9,046, du 25 mai dernier.

La pose de cette voie a été très avantageuse pour les gens qui habitent le quartier de la Pointe-Saint-Charles, et n'a pas gêné le trafic général sur ce pont.

Le vieux pont fixe en bois qui traversait le coursier d'alimentation et de réglementation des moulins et fabriques, sur le côté nord-ouest du canal, à l'écluse n° 3, a été enlevé et remplacé par un nouveau pont.

Les chemins de pierre, les approches et les rampes conduisant aux ponts, bassins, quais, etc., ainsi que la rue du Moulin, ont été soigneusement examinés et sont dans un état raisonnable.

La rivière Saint-Pierre, qui traverse dans toute leur longueur les marais du canal Lachine, de même que la nouvelle tranchée (de trois milles de longueur) pratiquée dans ces terrains en 1878, et tous les fossés d'écoulement de ce canal ont été parfaitement nettoyés et maintenus en bon état.

Cependant cette nouvelle tranchée a été complètement obstruée en septembre dernier ; ce fut causé comme je l'ai déjà rapporté au département le 9 septembre 1887, par la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, qui lors de la pose de sa double voie le long du canal Lachine, déposa une grande quantité de gravier à la jonction de l'ancienne rivière Saint-Pierre agrandie, au ponceau de Brodie.

Le poids de ce gravier déplaça la terre noire qui le portait, et obstrua complètement ainsi la nouvelle tranchée sur une longueur de plus de cent pieds et submergea les terres en amont.

La Compagnie du Grand-Tronc fut régulièrement notifiée de remédier au mal dont on se plaignait, et fut avertie que dans le cas où il serait présenté des réclamations, on s'attendait à ce qu'elle supportât le coût des dommages que subiraient les cultivateurs et les propriétaires de ces terrains.

Les machines et appareils destinés à l'éclairage du canal à l'électricité depuis l'entrée d'aval jusqu'à l'écluse Saint-Gabriel sont maintenant en plein fonctionnement. Il y a 100 flambeaux d'un pouvoir éclairant de 50 bougies chaque, du système incandescent d'Edison, distribués à intervalles de 150 pieds, sur la ligne du canal, à partir de l'écluse n° 1 jusqu'à l'écluse n° 3, et autour des bassins entre ces deux points.

Les tuyaux de plomb destinés aux fils submergés, fournis par l'agent de la Compagnie d'éclairage Edison, s'étant détériorés, ont été remplacés par de nouveaux tuyaux.

Ces fils ont été trouvés suffisants, et sous la direction de nos électriciens ce système d'éclairage incandescent a donné satisfaction ; mais j'adhère toujours à l'opinion que j'ai exprimée dans mon dernier rapport annuel, que ce mode d'éclairage est mieux approprié à l'éclairage d'intérieur, mais ne peut être comparé pour l'extérieur, au système dit *arc light*, et je recommande de nouveau d'adopter ce dernier système sur ce canal.

Ce changement peut s'opérer comparativement à peu de frais, et une fois en opération il sera plus efficace et moins dispendieux.

La somme votée pour les réparations, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, était de..........	$20,000 00
Les dépenses se sont élevées à..........	19,999 64
Laissant une balance disponible de	$ 0 36

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Dans le cours du mois de février dernier deux ponts de piétons, de 3½ pieds de large en dehors, ont été placés de chaque côté du pont de la rue du Moulin, (n° 1).

Cette amélioration si utile, qui a donné pleine satisfaction au public, a coûté $2,059.42.

Un nouveau pont tournant, en fer, destiné à remplacer l'ancienne construction en bois sur le vieux canal immédiatement en amont de l'écluse, n° 5, à Lachine, a été construit à l'entreprise par MM. Rousseau et Mathieu, de la Compagnie de ponts de Montréal.

Ce pont a quatre-vingt-cinq pieds de long sur 18 pieds de large, avec un chemin de 16 pieds nets à l'intérieur. C'est une solide construction qu'un seul homme peut actionner facilement.

Nos employés ont fait l'ouvrage en maçonnerie pour ce pont, dont le coût total peut se diviser comme suit :

Maçonnerie pour asseoir le pont..............................		$1,698 17
Pont de fer, comme d'après la soumission...	$ 3,375 00	
Supplément pour les changements de dimensions	586 16	3,861 16
		$5,459 33

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1887, et rouvert à la navigation le 1er mai 1888. Il n'est arrivé aucun accident et la navigation n'a conséquemment subi aucune interruption dans le cours de l'exercice.

Les travaux faits dans le cours de l'exercice qui vient de se terminer se répartissent sous deux chefs, savoir : réparations et revenu.

RÉPARATIONS.

Ecluses et portes d'écluses.

On a construit et posé une paire de vautaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 10, et les vieilles portes ont été transportées aux ateliers et démontées. Le pont des piétons aux portes d'aval de l'écluse n° 14 a été réparé et de nouvelles courbes posées aux vantaux d'aval des écluses nos 14 et 18.

Une des ventelles de l'écluse n° 10 a été renouvelée et des échelles ont été posées dans les puisards des nos 8, 10 et 12.

Les vantaux de l'écluse n° 6, les vantaux d'amont de l'écluse n° 8, et les vantaux d'aval de l'écluse n° 12 ont été soulevés et de nouvelles plaques posées.

On a installé de nouvelles lampes sur des poteaux à chacune des écluses, et elles ont été munies d'échelles pour les allumer et nettoyer.

PONTS.

On a construit et posé deux nouveaux ponts tournants, l'un à la traverse conduisant à Saint-Timothée et l'autre à l'écluse n° 8; on a renouvelé les lits des segments de ces deux ponts ainsi que des ponts tournants des écluses nos 8 et 9.

On a replanchéié les ponts tournants aux écluses nos 7, 9, 13 et 14, ainsi que le pont sur le déversoir de trop-plein à l'écluse n° 8.

On a reconstruit plusieurs ponts vis-à-vis des fermes sur les fossés latéraux sur le côté sud du canal, et tous les autres ponts ont été maintenus en bon état.

Levées, digues, barrages, etc.

La digue de Hungry-Bay, qui avait éprouvé des dommages considérables pendant le dernier exercice, a subi des réparations considérables.

Les affouillements causés par les eaux du lac Saint-François ont été comblés, la rampe du chemin réparée, et plus de trois cents toises de pierre cassée ont été

employées à macadamiser environ deux milles de ce chemin sur la digue, qu'on a ensuite recouvertes de gravier.

On a maintenu en bon état les levées du canal.

Les côtés ou talus ont été réparés et les levées du canal sur le côté du chemin de halage ou côté nord ont été macadamisés sur une distance d'environ deux milles, et le tout recouvert d'une couche de bon gravier.

Les puisards d'aqueduc, les décharges et les fossés latéraux ont été nettoyés dans le cours de l'été dernier, et débarrassés de la neige et de la glace au printemps.

Les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal à la saison convenable.

Les piliers d'amarrage et les quais au pied et à la tête du canal ont été maintenus en bon état.

Le quai appartenant à M. Daoust, de Saint-Timothée, qui avait été considérablement endommagé par les hommes employés au charroyage de la pierre pour le chemin de Saint-Zotique, a été parfaitement réparé, et le débarcadère en amont du pont de Saint-Timothée sur le côté sud a été en partie reconstruit.

Quatre nouveaux poteaux de défenses posés, deux à l'écluse n° 7 et un autre à chacune des écluses nos 8 et 9.

Cent soixante et quinze poteaux d'amarrage ont été posés des deux côtés du canal où il y en avait besoin.

BATIMENTS, CLÔTURES, ETC.

Les maisons des éclusiers et les maisonnettes des gardiens ont été réparées et peinturées, et l'atelier du canal a été agrandi de 22 pieds.

La somme votée pour les réparations de l'exercice 1887-88 était de	$14,350 00
La dépense s'est élevée à	14,349 49
Laissant une balance disponible de	$ 0 51

REVENU.

Canal d'alimentation de la fabrique de papier de Buntin.

Une somme de $15,000 ayant été inscrite dans le budget supplémentaire de 1887, et votée pour la reconstruction et l'agrandissement du principal canal d'alimentation de la fabrique de papier de M. Buntin, à Valleyfield, on commença les travaux en juillet 1887.

Ce canal d'alimentation a été élargi de douze pieds et prolongé d'au moins cinquante pieds. Les murs ont été entièrement démolis sur le côté sud et en partie sur le côté nord. La maçonnerie du côté nord a été reconstruite en mortier de ciment, ainsi que cinquante pieds à l'extrémité inférieure du côté sud, le reste étant en maçonnerie de moëllons bruts.

Les murs en aile à l'entrée d'amont de ce canal d'alimentation ont été construits en pierre de taille cimentée, reposant sur un lit de béton.

Les six vieilles portes du déversoir à l'entrée d'amont ont été enlevées, ce qui donne ainsi une ouverture de 50 pieds sur 10, fournissant entre 400 ou 500 pieds cubes d'eau au lieu de 144 pieds cubes que fournissaient autrefois au canal d'alimentation les guichets de 6 pieds sur 4.

Il y a cinq coursiers ou biez partant du canal d'alimentation principal sur les lots loués par M. Buntin, qui cependant n'utilise pas l'un de ces biez, sur le lot n° 4. Un autre grand biez ayant quatre guichets de 6 pieds par 4, a été construit à l'extrémité d'aval de ce canal, qu'on pourra utiliser lorsque le gouvernement louera le lot n° 6.

Une solide clôture en fer a été construite de chaque côté du canal d'alimentation, et un pont de 50 pieds sur 36 a été placé au-dessus de l'entrée d'amont.

La somme votée pour cette amélioration a été de	$15,000 00
La dépense s'est élevée à	12,363 15
Laissant disponible une balance de	$ 2,636 85

Téléphone.

Une ligne particulière de téléphone a été construite sur ce canal entre Melocheville et Valleyfield. Il y a neuf stations communiquant toutes les unes avec les autres et avec le bureau central à Valleyfield, un loyer annuel de $25 étant exigé pour son usage.

Ce service téléphonique est très précieux, non seulement pour l'administration du canal, mais aussi pour les intérêts de la navigation.

La somme votée pour cette ligne de téléphone était de...	$1,500 00
Les dépenses ont été de...	1,022 85
Laissant disponible une balance de.........................	$ 477 15

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1887 et a été rouvert le 8 mai 1888.

Il n'est arrivé aucun accident, et à l'exception de trois jours de retard causés à la navigation non seulement sur le canal Chambly, mais dans toute la partie est du Canada, par les brouillards et les feux dans les forêts, les 27, 28 et 29 septembre, le trafic n'a pas été retardé.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice se divisent en deux catégories : réparations ordinaires et travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Une paire de vantaux a été construite et posée à l'extrémité d'amont de l'écluse n° 3, et une autre paire à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 8. Cinq paires des vieilles portes de rechange ont été réparées et mises à l'abri en cas d'accident.

Les portes des écluses nos 1, 4, 5 et 6 ont été réparées à leurs écluses respectives dans le cours de l'hiver, et leurs armatures en fer examinées. Toutes les portes ainsi que leurs poutres ont été peinturées.

Les ponts tournants ont été maintenus en bon état et peinturés.

Les logements fournis aux employés permanents et les maisonnettes des gardiens à chacune des écluses ont été réparés et peinturés. Cinq de ces logements ont été recouverts en tôle peinturée dite "Canada Plate," et des gouttières ont été posées où il y en avait besoin.

Les ateliers et dépendances du canal ont été blanchis à la chaux

Le côté ouest de la longue jetée au pied du canal à Chambly a été recouvert en planches de deux pouces, posées perpendiculairement, afin de la mieux protéger contre l'action de la glace.

Cinquante-trois poteaux d'amarrage endommagés ont été enlevés et remplacés par de nouveaux.

Vu la construction du nouveau déversoir en amont de l'écluse n° 2, sur le côté sud du canal, le surintendant put assécher facilement et nettoyer le fond des écluses nos 3. 4, 5 et 6, et renouveler en partie le fond de planches.

La maçonnerie de l'épaulement d'amont de l'écluse n° 3, qui empêchait de fermer hermétiquement les portes, a été démolie et reconstruite.

Le déversoir de Lapalme, au pied de l'île Sainte-Thérèse, a été reconstruit et le pont élargi de douze pieds.

Des réparations considérables ont été faites au garde-corps entre Saint-Jean et l'écluse n° 3 ; quatre milles de longueur de ce garde-corps ont été complètement reconstruits.

Les poteaux ont été plantés de nouveau et ceux qui étaient pourris ou autrement endommagés ont été remplacés.

Le garde-corps en bois de 6 pouces carrés, qu'il était très dispendieux de maintenir en bon état, a été remplacé par un câble d'acier de $\frac{5}{8}$ de pouce retenu par une ferrure au sommet de chaque poteau. Ce changement n'a pas coûté plus que le garde-corps en bois et durera bien plus longtemps.

Il serait bon de continuer le renouvellement de ce garde-corps; une fois la chose faite l'entretien en coûterait peu de chose.

On a installé une forge pour l'ouvrage du canal dans un bâtiment commode près des autres ateliers. On a ainsi mis fin aux frais de voiturage entre les ateliers et la forge du vilage de Chambly. Les ferrures que l'on obtenait ci-devant du forgeron au prix de huit centins la livre s'achètent maintenant aux prix coûtants du commerce et sont préparés à la forge du canal sans coûter plus de quatre centins la livre.

Sur la grande quantité de fer qu'on a employé pendant l'exercice il a été ainsi épargné une somme considérable.

On a réparé les talus et curé le plafond du canal dans le cours du mois d'avril.

Tous les bajoyers ont été jointoyés au ciment de Portland, et les pierres en saillie dégauchies.

Les réparations nécessaires aux ponts, ponceaux, fossés, clôtures et bacs passeurs, ont été faites de façon à assurer bon service durant la saison.

Deux nouveaux chantiers en chevalets ont été construits en vue de convertir l'écluse n° 7 en une forme de radoub pour les navires avariés dans le canal ou ailleurs.

La jetée conductrice d'aval de l'écluse n° 5 a été entièrement reconstruite.

Il a été placé une lampe à l'est du canal à chacune des écluses, pour prévenir les accidents.

Le terrain appartenant au gouvernement qui entoure le bureau du surintendant à Chambly, et qui était dans un état regrettable, a été nivelé et converti en pelouse, avec allées en gravier, et planté d'arbres d'ornementation, etc.

On a découvert des trous de rats musqués dans la levée du canal du côté de la rivière à l'île Sainte-Thérèse, mais on y a remédié à temps pour empêcher tout retard qui aurait pu être autrement causé par là à la navigation.

Le montant du crédit pour 1887-88 était de..................	$13,850 00
La somme dépensée a été de..	11,823 74
Ce qui laisse un solde de crédit de..............	$ 2,026 26

qu'on a l'intention d'utiliser pour l'achat de matériaux et de machines pour construire une scierie et un atelier de finissage pour le canal.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu faits sur ce canal dans le cours de l'exercice peuvent être classifiés comme suit :—

Reconstruction de la jetée de l'entrée d'amont, à Saint-Jean.

Cette jetée, qui a quinze pieds de largeur, s'étend sur une longueur de 1,450 pieds à partir d'en amont du pont de Jones, et forme le port de Saint-Jean.

Telle que primitivement construite, chaque côté de cette jetée était formé de deux rangs de pièces de bois superposées, et réuni l'un à l'autre au moyen de traverses. La glace et les grandes eaux l'avaient tellement maltraitée qu'elle n'avait plus que l'apparence d'une ruine.

Cette jetée a été reconstruite à neuf mais avec une rangée de plus. De douze pieds en douze pieds se trouvent des plateformes assujéties par de grosses pierres, et tous les intervalles sont aussi remplis de pierres. Les côtés sont lambrissés de madriers de 2 pouces placés perpendiculairement, et le dessus planchéié de madriers de même épaisseur et de quinze pieds de longueur.

Le haut de la jetée a été protégé par un brise-lames. Les conducteurs d'attelages se servent aujourd'hui de cette jetée, qui leur permet de haler les navires dans le port de Saint-Jean.

Le crédit spécial pour cette construction était de..........	$6,000 00
La somme dépensée a été de....................................	5,999 67
Ce qui laisse un solde non employé de................	33

Dragage du canal et exhaussement des levées.

La flotte de dragage a été employée depuis le 1er juillet 1887 jusqu'à la clôture de la navigation à élargir et abaisser le plafond du canal depuis le déversoir de Wood's-Creek jusqu'au pont de Jones.

Plusieurs gros cailloux, qui étaient une source de dangers pour les navires pendant les basses eaux, ont été enlevés.

Des tranchées de six cents pieds de longueur ont été faites à chacun des ponts nos 4 et 6, et ailleurs, pour la rencontre des navires, et les déblais utilisés pour exhausser le chemin de halage entre le pont de Langelier et l'île Sainte-Thérèse.

Plusieurs chalans d'argile à corroi ont été déposés aux écluses 1, 3, 4 et 6, et sur le terrain du déversoir projeté en amont de l'écluse n° 2.

Par suite de réparations considérables qu'avait à subir la machine du dragueur et qui n'ont été terminées qu'en juin, le dragage n'a pu commencer plus tôt que deux mois après l'ouverture de la navigation.

Le crédit pour le dragage était de	$10,150 00
La somme employée a été de..	9,068 51
Ce qui laisse un solde non dépensé de	$1,081 49

qui sera dépensé en juillet 1888 pour acheter le charbon nécessaire pour la drague.

Réparations à la levée du canal, (du côté de la rivière).

Par suite de la hauteur extraordinaire des eaux de la rivière Richelieu au printemps de 1887, la levée du canal du côté est, c'est-à-dire du côté de la rivière, entre le pont de Langelier et l'île Sainte-Thérèse, a été en partie détruite sur une distance d'au moins trois milles ; le mur en pierre sèche qui revêtait la levée du côté de la rivière ayant cédé le chemin de halage s'est éboulé de telle sorte qu'en plusieurs endroits il ne mesurait plus que huit ou dix pieds de largeur.

On a ouvert des carrières, acheté de la pierre de différents individus, et envoyé des équipes spéciales pour reconstruire la levée avariée.

La levée a été exhaussée en différents endroits de 12 à 18 pouces et portée à une largeur de vingt pieds, le côté de l'est étant revêtu d'un solide mur en pierre sèche pour le protéger contre les grandes eaux du printemps de la Richelieu.

Le 30 juin 1888, ce mur de revêtement était terminé jusqu'à la ferme de Depelteau.

Le crédit pour cet objet était de....................................	$12,500 00
La somme dépensée a été de	10,636 84
Ce qui laisse un solde non employé de..............	$ 1,863 16

qui sera utilisé en juillet et en août 1888 pour terminer le mur jusqu'à l'île Sainte-Thérèse.

Reconstruction des écluses nos 1, 3, 4 et 6.

Il a été fait dans le cours de l'automne 1887 beaucoup de préparatifs pour la reconstruction partielle des écluses ci-dessus nommées. Seize cents barils de ciment, et une grande quantité de bois, de fer, de sable et de pierre ont été achetés et employés dans ces travaux. Onze grues et une pompe à vapeur ont été mises en place.

A l'écluse n° 1 deux batardeaux ont été construits en aval et en amont de l'écluse pour l'assécher ; toute la maçonnerie à partir d'en amont des chambres des portes d'aval a été démolie et reconstruite, ainsi que les deux jetées conductrices à l'amont de chaque côté de l'entrée.

Le bajoyer d'ouest de l'écluse n° 3, à partir de la porte d'amont, a été démoli et reconstruit.

A l'écluse n° 6 on a reconstruit le bas du bajoyer du côté de l'ouest, y compris le musoir, la chambre de la porte, on a fait le remplage nécessaire, et on a reconstruit le bajoyer de l'est.

Le 19 avril, alors que tout était prêt pour l'ouverture de la navigation on a découvert que la gelée avait déjeté le bajoyer de l'ouest de l'écluse n° 4 de telle façon qu'il était devenu absolument nécessaire de le reconstruire.

On a conséquemment démoli et reconstruit dans le court espace de 15 jours 74 pieds de bajoyer, y compris les chambres des portes et le musoir, et le 6 mai le canal était ouvert à la circulation.

Quelques jours après que l'eau eût été introduite dans le canal on a découvert que le bajoyer de l'ouest de l'écluse n° 4 et celui de l'est de l'écluse n° 6, qu'on venait de reconstruire, s'étaient déjetés ; en conséquence il faudra refaire les remplages l'hiver prochain afin de redresser les murs.

Cet accident est sans doute dû à ce que les tranchées à corroi à l'extrémité d'amont de ces écluses, qui avaient été remplies il y a quelques années, se trouvaient vides. Quand l'eau a été introduite dans le canal, elle s'est fait un chemin entre le remplage et les murs en emportant le ciment encore frais, et le remplage s'affaissant les murs se sont déjetés.

Au moyen de tirants de fer attachés à une charpente en bois mise en sol à 20 pieds en arrière des murs, les saillies ont été retenues en place, mais il va être absolument nécessaire de redresser ces murs l'hiver prochain.

Le crédit pour ces travaux était de	$35,000 00
La somme dépensée a été de	34,999 95
Ce qui laisse un solde non employé de	$ 0 05

Déversoir en amont de l'écluse n° 2.

Cet important ouvrage que j'avais fortement recommandé dans mon dernier rapport annuel a été exécuté.

Ce déversoir a été placé à 300 pieds en amont de l'écluse n° 2, du côté de l'est et au pied du long bief qui commence à l'écluse de prise d'eau à Saint-Jean, à environ 9½ milles.

Ce bout de canal contient l'eau d'un bras de la rivière Richelieu connu sous le nom de Petit-Chenal de la rivière des Iroquois, et de nombreux fossés et rigoles de chaque côté.

Quand les piles du pont n° 1 seront prêtes à recevoir les poutrelles, les accidents qui étaient autrefois fréquents dans cette partie du canal deviendront au moins plus rares, et s'ils se produisent jamais on pourra y remédier sans faire subir presque aucun retard à la navigation.

La charpente de ce déversoir a 12 pieds de hauteur, avec une ouverture mesurant 24 pieds sur le canal, et 16 pieds 6 pouces du côté de la rivière, et munie de trois portes de déversement de 4 pieds 3 pouces chacune.

Le canal de décharge, qui a 378 pieds de longueur sur 14 pieds de largeur, s'étend jusqu'à la rivière Richelieu, et a une chute de 25 pieds.

Un mur en blocaille sèche a été construit de chaque côté du canal de décharge, mais pour empêcher les affouillements de l'eau il va falloir les revêtir de madriers sur une certaine étendue.

Un pont public de 30 pieds sur 16 a été construit sur le chemin public, à l'endroit où passe le canal de décharge, à 200 pieds du déversoir.

Ce déversoir a été très utile pendant la reconstruction des écluses l'hiver dernier; et grâce à lui il n'a pas été nécessaire de construire de barrage ou d'employer une pompe à vapeur pour tenir les travaux à l'abri de l'eau.

Le crédit pour cet ouvrage était de	$3,500 00
La somme dépensée a été de	3,499 72
Ce qui laisse un solde non employé de	$ 0 38

Renouvellement des machines de la drague n° 1.

La flotte de dragage a été visitée et réparée dans le cours de l'hiver; la coque de la drague et les chalans ont été calfatés et peinturés.

Le mécanisme de la drague a été en partie renouvelé; une nouvelle chaudière en acier a été achetée et installée, la machine proprement dite, réparée, et la vieille chaîne de la grue, qui était trop faible, a été remplacée par une chaîne de 1 pouce.

Le crédit était de	$5,800 00
La somme dépensée a été de	5,799 83
Ce qui laisse un solde non employé de	$ 0 17

Construction d'une ligne de téléphone.

La Compagnie de téléphone de Bell a posé un fil de téléphone pour le service privé du canal entre Saint-Jean et Chambly.

Nos ouvriers ont aussi posé des lignes de téléphone entre les ateliers, la résidence et le bureau du surintendant, la résidence et le bureau du percepteur, et la ligne principale.

Il y a trois lignes distinctes de téléphone qui aboutissent à la résidence et au bureau du surintendant, outre un raccordement avec l'agence de la Compagnie de téléphone de Bell à Chambly, pour lequel il est payé un abonnement de $25 par année.

Ces lignes isolées qui convergent au bureau ou à la résidence du surintendant lui permettent une surveillance constante du canal et rendent l'administration beaucoup plus facile.

Il y a neuf stations téléphoniques sur la ligne principale entre Chambly et Saint-Jean, quatre sur la ligne des ateliers, et quatre sur la ligne du surintendant, y compris l'agence de Montréal au bassin de Chambly.

Nous avons une ample provision d'outils, d'appareils et de matériaux pour la réparation des lignes. Ces lignes sont tenues en bon état par nos propres employés.

On estime que le service téléphonique sur le canal économise annuellement l'équivalent du coût d'établissement, en frais de transport, en délais évités dans les travaux et en accidents plus facilement prévenus.

La seule difficulté qu'il présente est l'induction avec la ligne de la Compagnie de Bell qui est tendue sur les mêmes poteaux que la nôtre entre Chambly et Saint-Jean. La compagnie a l'intention de vendre sa ligne, et je recommande que le gouvernement l'achète afin d'améliorer le service sur la ligne principale.

Le crédit était de	$1,500 00
La somme dépensée a été de	1,244 95
Il reste un solde non employé de	$ 255 05

Dont il est question d'employer une partie pour compléter et améliorer le service.

Nouvelle drague à vapeur.

La nouvelle drague et les chalans qui étaient en voie de construction pour servir sur la division d'aval des canaux du Saint-Laurent, sont à présent terminés, et seront envoyés pour exécuter le dragage projeté sur le canal Beauharnois, et dont le coût a été prévu par le budget de 1888-89.

Le crédit voté pour ces constructions était de..................	$19,240 00
Elles ont coûté..................................	19,238 65
Ce qui laisse un solde non employé de................	$ 1 35

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 25 novembre 1887 et rouverte le 19 avril 1888.

Il n'y a pas eu d'accident, et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violations de règlement.

Les murs de l'écluse ont été jointoyés où il y avait lieu et le radier débarrassé de sable et de gravier. Quelques fuites sous les buscs et les bajoyers ont été aveuglées avec du gravier. Les portes ont aussi été exhaussées et ajustées.

Les vieilles portes qui avaient été réparées dans le cours de l'été dernier ont été mises sous abri.

Un des piliers d'aval qui avait été maltraité par les hautes eaux du printemps a été réparé et rempli de pierre.

Neuf chalans de gravier ont été déchargés le long du barrage en amont pour prévenir les accidents qui pourraient arriver aux fondations.

Les bords de l'île à l'extrémité nord-ouest ou supérieure de l'écluse ont été protégés avec de la pierre achetée à cette fin.

On a coupé la glace autour des piliers et des portes, et mis des poids aux portes pour les empêcher d'être soulevées par les eaux du printemps.

Les bômes ont été enlevés à l'automne et replacés au printemps.

On a construit treize et réparé quatorze brouettes.

On a réparé et tenu en bon état la maison du surintendant ainsi que les dépendances et les clôtures.

On a réparé les chalands employés aux réparations de cette station, ainsi que le chalan passeur, et renouvelé les poteaux d'amarrage et ceux des lampes là où il y avait lieu.

On fait en ce moment les préparatifs d'une visite complète des fondations de l'écluse, qui ont donné signe de faiblesse. Un crédit de $50,000 a été affecté à cette fin.

Le crédit voté pour réparations au barrage et à l'écluse de Saint-Ours était de..	$2,975 00
La somme dépensée a été de..	2,801 17
Ce qui laisse un solde non employé de..........................	173 83

RIVIÈRE RICHELIEU.

La levée hydrographique de la rivière Richelieu entre Rouse's-Point et Chambly a été continuée durant l'année. Toutes les terres basses entre Saint-Jean et Rouse's-

Point ainsi que la rivière du Sud ont été explorées et il en a été fait un relevé. On a aussi fait un relevé complet de la rivière Saint-Jean et de l'île Fryer.

Je joins au présent rapport celui de M. L. G. Papineau, I. C. et A. P., sur le sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PAERNT,

Ingénieur surintendant.

Monsieur A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Canal Lachine.

Montants perçus pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1887-88....	Bois de chauffage	466 48
	Hivernage des bâtiments	91 56
	Total	558 04

JOHN O'NEILL,
Percepteur.

Bureau du Canal,
Montréal, juillet 1888.

Canal Lachine.

Montants perçus pour usage des bassins, des quais et des levées, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1887-88....	Usage des bassin	1,720 56
	Quaiage	47 97
	Usage des levées	21 00
	Total	1,789 53

J. B. DESCHAMPS,
Pour le percepteur.

Bureau du Canal,
Lachine, juillet 1888.

CANAL LACHINE.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages	Totaux.
1887–88.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
16 nov.....	Goëlette *Reine des Anges*...	N. Pagé	....	8 00	8 00
22 juin....	Train de bois.................	J. B. et Grier..................	10 00	....	10 00
		Totaux	10 00	8 00	18 00

JOHN O'NEILL,
Percepteur.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, juillet 1888.

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages	Totaux.
1887.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
5 juillet....	Barge *Ontario*.....................	Ogdensburgh, Cie C. et T.	10 00	....	10 00
9 nov.	Bateau à hélice *Acadia*	A. H. Malcomson.	....	20 00	20 00
		Totaux...............	10 00	20 00	30 00

J. F. BEIQUE,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL,
MELOCHEVILLE, juillet 1888.

Canal Chambly.

État des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages	Totaux.
1887.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er juillet.	Chalan *Union*}*St-Joseph*	P. St. Amand		19 60	16 60
21 do	do *St-Bernardin*	G. Gill	5 00		5 00
6 août	Barge *Robins*	C. Robins	5 00		5 00
22 do	do do	do		2 00	2 00
22 do	Chalan *M. Robidoux*	M. Robidoux		6 00	6 00
2 sept.	do *St-Bernardin*	G. Gill		4 00	4 00
26 do	Barge *Cooper*	A. Cardinal		1 50	1 50
28 do	Chalan *Providence*	E. Vairille		2 50	2 50
3 nov.	do *St-Joseph*	E. Lussier		2 50	2 50
1888.					
27 juin —	Barge *Jessie Billings*	J. Lowell		2 60	2 60
		Totaux	10 00	40 70	50 70

Bureau du Canal,
Chambly, juillet 1888.

D. MARTEL,
Percepteur.

Canal Lachine.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	19 7	18 8	12 7	11 10
Août	18 7	17 4	11 9	10 11
Septembre	17 6	16 6	11 0	10 4
Octobre	16 11	16 3	10 8	10 2
Novembre	16 6	15 10	10 4	9 10
Décembre	30 10	16 0	11 3	9 10
1888.				
Janvier	33 8	26 3	11 7	9 7
Février	28 1	24 0	11 7	8 2
Mars	28 6	24 8	10 7	8 10
Avril	36 3	22 2	11 9	10 6
Mai	24 8	21 0	14 11	11 11
Juin	23 0	20 11	14 10	12 10

Canal Beauharnois.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	13 4	11 9	13 0	12 1
Août	11 10	11 4	12 3	11 10
Septembre	11 2	10 4	12 3	11 9
Octobre	10 3	10 0	12 1	11 2
Novembre	9 11	9 8	12 0	11 6
Décembre	13 0	9 11	12 0	10 10
1888.				
Janvier	22 6	13 0	12 11	11 10
Février	22 0	17 6	12 4	9 11
Mars	23 1	18 0	11 11	10 3
Avril	18 0	13 0	12 6	11 10
Mai	14 10	11 2	12 4	11 11
Juin	13 6	12 7	12 2	11 10

Canal Chambly.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	12 6	10 10	9 6	8 3
Août	11 2	9 6	8 9	7 6
Septembre	9 8	8 6	7 8	7 6
Octobre	8 8	7 9	7 10	7 0
Novembre	10 4	7 6	8 0	6 5
Décembre	12 4	9 4	8 0	7 6
1888.				
Janvier	13 8	11 7	8 0	7 4
Février	14 1	12 10	8 2	7 3
Mars	18 5	12 9	9 4	7 5
Avril	20 0	16 6	10 6	9 4
Mai	18 5	16 2	12 6	
Juin	16 1	12 10	12 4	10 7

ECLUSE SAINT-OURS.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur les buscs de l'écluse Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Busc d'aval.		Busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	11 3	9 9	10 8	9 4
Août	9 10	8 4	9 8	8 4
Septembre	8 4	7 3	8 9	7 11
Octobre	8 3	6 8½	8 2	7 8
Novembre	7 9	6 7	9 4	7 4
Décembre	10 9	7 9	9 8	8 7
1888.				
Janvier	11 10	10 5	9 2	8 4
Février	10 11	9 9	9 9	8 5
Mars	15 5	9 10	12 0	8 8
Avril	20 0	16 7	16 0	13 3
Mai	18 7	15 2	14 11	13 3½
Juin	16 3	12 10	13 2½	10 11

ANNEXE No 8*a*.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 9 novembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus pour être joint à mon rapport annuel que j'ai envoyé au département le 29 du mois dernier, le rapport annuel de M. L. G. Papineau, I.C., et A.P., sur le relevé hydrographique de la rivière Richelieu, pour l'exercice 1887-88.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

Ingénieur-surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU,

SAINT-JEAN, 1er juillet 1888.

MONSIEUR,—Au sujet des travaux hydrographique que j'ai faits avec mes aides sous votre contrôle dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1888, j'ai l'honneur de faire rapport que la levée hydrographique de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et la frontière des Etats-Unis, a été terminée par l'exploration des terres basses qui bordent la Richelieu depuis Sabrevois jusqu'à la rivière du Sud, sur la rive est, et depuis le village de Saint-Valentin jusqu'à la pointe aux Esturgeons, sur la rive ouest.

Au mois de septembre 1887, nous avons fait un examen de la rivière du Sud pour constater quels seraient les travaux qu'il y aurait à faire pour améliorer la navigation de la rivière et établir une voie de communication directe avec la baie de Missisquoi, et aussi quel effet un changement du niveau de la Richelieu pourrait avoir sur les terrains avoisinants.

En octobre les travaux ci-dessus ont été interrompus, et nous sommes revenus à Saint-Jean pour reprendre la levée de la partie de la rivière en aval des rapides de Saint-Jean. Cette levée a été poussée jusqu'à la tête des rapides de l'île Sainte-Thérèse, à 7½ milles de Saint-Jean.

Vers la fin de novembre nous sommes revenus à Saint-Jean et avons repris nos travaux de bureau. Nous avons passé jusqu'au mois de juin de cette année à terminer les plans de la rivière depuis Saint-Jean jusqu'à Rouse's-Point, ajoutant aux travaux déjà faits les plans des levées des terrains marécageux exécutées en 1887 et la réduction de ces plans à une plus petite échelle. Nous avons aussi préparé les plans et profils nécessaires pour le projet de la Compagnie hydraulique et manufacturière de Saint-Jean et d'Iberville, relatif à l'utilisation de la rivière Richelieu.

Les plans de la partie supérieure de la Richelieu, qui sont sur une échelle de 1,000 pieds au pouce, et sont aujourd'hui en dépôt à votre bureau, forment une suite complète, et pourraient être réunis et imprimés sur une feuille de dimensions convenables. Leur publication ne manquerait pas de rendre des services à la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU,

Ingénieur.

Monsieur E. H. PARENT,
Ingénieur-surintendant des canaux,
Montréal.

ANNEXE No 9.

CANAUX DE LA RIVIERE OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
OTTAWA, 14 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1888, sur les canaux de la rivière Outaouais.

CONSTRUCTION.

Tous les travaux qu'on peut classer sous le chef de " construction " étaient terminés au 30 juin 1887,

ENTRETIEN.

Canal Sainte-Anne.

Ce canal a été fermé à la navigation le 28 novembre 1887 et rouvert le 2 mai 1888.

On a fait les réparations ordinaires aux écluses et aux portes, aux feux d'alignement de l'entrée d'amont, aux bâtiments, chaussées, clôtures, etc., et on a placé en amont et en aval des écluses huit bouées pour la gouverne de la navigation. On a aussi établi deux signaux de jour au chenal de l'entrée d'amont.

La vieille jetée, au sud de la vieille écluse, a été complètement renouvelée sur une longueur de quatre-vingts pieds, et a subi les renouvellements et réparations nécessaires, sur une longueur de 230 pieds en amont de la même écluse. Il en a été de même du brise-glaces à son extrémité d'amont.

Les jetées sont maintenant toutes en bon état, excepté celle qu'a construite la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc en 1853-54, au sud du bassin du canal. Cette jetée a encore besoin de certaines réparations.

CANAL CARILLON.

Ecluses nos 1 et 2.

On a fait les réparations ordinaires aux portes et au mécanisme, ainsi qu'au chemin de fer de halage, aux clôtures, aux chaussées et aux ponts.

On a construit dans le cours de l'hiver 1887-88, du côté nord du canal, près de l'écluse de sortie, un quai dont le besoin se faisait grandement sentir pour le dépôt de combustible, de provisions, etc., pour les steamers. Ce quai se compose d'une suite de caissons de dix pieds de largeur et neuf pieds de hauteur sur une longueur de 100 pieds.

Ce canal a été fermé à la navigation le 30 novembre 1887, et rouvert le 2 mai 1888.

CANAL GRENVILLE.

Ecluses nos 3, 4, 5, 6 et 7.

Il en a été de même du canal Grenville. Il a été fermé et rouvert aux mêmes dates. Les réparations jugées nécessaires ont été faites. On a fait un examen soigné des écluses, des portes, des chemins, des clôtures, des talus et de tous les ponts et ponceaux, et fait toutes les réparations et les renouvellements voulus.

J'observerai ici qu'il faudra avant longtemps construire de nouveaux ponts tournants aux écluses nos 5 et 7. Les vieux seront bientôt hors d'état d'être réparés, et devront être remplacés.

CANAL DE LA CULBUTE.

Les réparations absolument nécessaires ont été faites aux écluses ainsi qu'au pont tournants au village Chapeau.

Si ce n'est, de temps en temps, d'un bateau à vapeur appartenant à la Compagnie d'amélioratiou du haut de l'Outaouais, il n'a rien passé par ces écluses dans le cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. STARK,

Ingénieursur-intendant.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No 10.

CORNWALL, 11 août 1888.

MONSIEUR,—Je vous adresse sous ce pli mon rapport annuel relatif au canal Cornwall pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CORNWALL, 11 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel suivant sur les travaux qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le canal Cornwall a été entretenu en bon état jusqu'au 4 décembre 1887, date où il a été fermé par la glace. Il a été rouvert à la navigation le 2 mai 1888, et a continué en bon état jusqu'au 30 juin dernier.

Les travaux exécutés dans le cours de la saison tombent sous le double chef de constructions et réparations ordinaires.

Reconstruction d'une paire de vantaux d'aval.

Réparations en général de toutes les portes d'écluse, des déversoirs d'alimentation et des ponts.

Confection de sept nouvelles courbes de portes et dix rouleaux.

Addition de trois rangs de pièces à la hauteur de la jetée au pied du canal.

Exhaussement de la levée depuis la fabrique de Gault jusqu'à l'écluse n° 18 pour obvier à la crue des eaux quand la glace se tasse en hiver.

Réparation des murs en talus, curage des contre-fossés et des rigoles, et réparation des bâtiments dépendant des écluses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 11.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

MORRISBURGH, 15 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le fonctionnement et l'état des canaux de Williamsburgh, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Ces canaux, qui comprennent ceux de la Pointe Farran, du Rapide-Plat, de la Jonction de la Pointe-aux-Iroquois, et des Galops, ont été tenus en bon état et sans que la navigation y ait été interrompue durant la saison. Ils ont été fermés le 5 décembre 1887 et rouverts le 2 mai 1888.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Il a été mis une pièce neuve au couronnement pour pendre un vantail, et on a posé une nouvelle courbe au vantail. On a aussi réparé généralement les portes d'amont et d'aval des écluses. Les rouleaux ont été renouvelés dans les tuyaux de chaînes. Le brise-glace, qui a été endommagé par la glace par suite de la hauteur des eaux lors de la débâcle, aura besoin d'être réparé cet automne. Les levées sont en bon état.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Les nouvelles portes et l'écluse à la tête de ce canal ont été en usage depuis l'ouverture de la navigation ce printemps. Les réparations nécessaires ont été faites aux portes de l'écluse n° 23 au pied du canal. Le pilier à la tête du canal, qui avait été endommagé par la glace lors de la débâcle aura besoin d'être partiellement reconstruit. La jetée et le bassin au pied du canal ont été réparés, et les berges ont été entretenues en bon état. Par suite des basses eaux dans le Saint-Laurent on a éprouvé quelque difficulté à maintenir le canal au niveau voulu pendant les éclusages ; mais le nouveau déversoir d'alimentation qu'on est à construire remédiera à cet état de choses.

CANAUX DE LA JONCTION DE LA POINTE-AUX-IROQUOIS ET DES GALOPS.

Les portes de l'écluse n° 25, aux Iroquois, ont été démontées et reconstruites. Celles des écluses 26 et 27 ont subi les réparations nécessaires. Les ponts tournants des écluses numéros 25 et 26 ont été réparés et entretenus en bon état. Les levées et plusieurs jetées sur ces canaux, de même que les bômes du canal de la Pointe-aux-Iroquois ont été entretenues. Les bouées qui sont sous mon contrôle entre Johnstown et Dickinson's-Landing ont été remises en place au printemps et maintenues pendant la saison.

Le bateau à bouées et le chalan ont été réparés.

J'annexe au présent rapport un état indiquant la profondeur d'eau sur les buses des écluses d'entrée et de sortie de ces canaux pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,
Surintendant des canaux de Williamsburgh.

Monsieur A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ETAT donnant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buscs des différentes écluses des canaux de Williamsburgh, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.	
	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.		Eau la plus haute.	Eau la plus basse.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	1888.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	11 3	10 9	Janvier	10 3	8 0
Août	10 9	9 10	Février	10 5	7 5
Septembre	10 4	9 4	Mars	9 2	8 0
Octobre	10 0	9 4	Avril	9 8	8 10
Novembre	9 6	8 6	Mai	9 8	8 10
Décembre	9 4	8 2	Juin	9 9	9 4

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Ecluse n° 23, seuil d'aval. Pied du canal.		Ecluse n° 24, seuil d'amont. Tête du canal.	
	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	11 4	10 9	11 6	10 6
Août	10 9	9 11	10 9	10 3
Septembre	10 7	9 0	11 0	9 8
Octobre	10 4	9 0	11 6	8 10
Novembre	9 1	8 4	9 6	8 3
Décembre	9 1	7 8	9 0	8 0
1888.				
Janvier	9 6	7 9	8 9	6 6
Février	8 6	6 8	7 3	5 10
Mars	8 10	7 1	8 3	6 9
Avril	9 6	8 4	9 10	8 3
Mai	9 6	8 9	10 6	9 3
Juin	6 9	9 0	10 3	9 5

CANAL DE LA POINTE AUX IROQUOIS ET DES GALLOPS.

Mois.	Canal de la Pointe des Iroquois Busc d'amont—Ecluse n° 25. Au pied du canal.		Canal des Gallops. Busc d'amont—Ecluse n° 27. Tête du canal.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs	Pds. pcs.
Juillet	14 6	10 8	11 11	11 2
Août	13 11	12 6	11 7	10 9
Septembre	13 6	11 9	11 6	10 0
Octobre	14 0	11 9	11 6	9 11
Novembre	12 0	10 11	10 5	9 0
Décembre	11 9	10 3	10 0	9 2
1888.				
Janvier	11 0	8 6	9 6	8 6
Février	9 6	8 0	8 7	7 6
Mars	10 11	8 9	9 10	8 2
Avril	12 3	10 7	10 4	9 3
Mai	12 4	11 0	10 4	9 11
Juin	12 6	11 10	10 6	9 8

ANNEXE No 12.

CANAL WELLAND.

BUREAU DU SURINTENDANT,
SAINTE-CATHERINE, 4 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport sur l'état et le fonctionnement des trois canaux qui sont sous mon contrôle, savoir : le vieux canal, le nouveau, et le canal d'alimentation, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le service des canaux s'est fait avec succès et sans grave accident durant tout le cours de l'exercice.

Le havre de Port-Colborne a besoin d'être élargi vis-à-vis de l'élévateur sans plus de retard, pour offrir la sécurité nécessaire aux longs bâtiments qui le fréquentent aujourd'hui. Les travaux nécessaires sont indiqués sur le plan que j'ai envoyé l'année dernière à l'ingénieur en chef. Le havre de Port-Dalhousie aura besoin d'être dragué au printemps prochain du côté de l'est, sur une longueur considérable et jusqu'à une distance de 40 pieds de la jetée, où l'eau n'a qu'une profondeur de 4 à 9 pieds et ne permet pas aux navires d'approcher.

Les canaux ont été fermés le 5 décembre 1887 et rouverts le 1er mai 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

NOUVEAU CANAL WELLAND—DÉTAIL DES TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN.

DIVISION n° 1, DU HAVRE DE PORT-DALHOUSIE À L'ÉCLUSE n° 13.

Havre de Port-Dalhousie.

Enlevé les pièces de bois pourries, et posé des pièces neuves.

Cour et atelier (Port-Dalhousie).

Construit un hangar pour abriter le bois, les outils et les machines ; 115 pieds sur 35 pieds ; hauteur du carré, 14 pieds.

Construit un nouveau mouton avec appareil de guindage et machine ; chalan, 22 pieds par 40 pieds, et d'une profondeur de cale de 5 pieds ; montants de 45 pieds de hauteur, recouverts en plaques de fer.

Cent quatorze nouveaux poteaux d'amarrage ont été tournés, ainsi que 20 autres de grandeur extra pour réserve.

Deux chalans ont été mis sur chantier, calfatés, visités, réparés et lancés de nouveau; les autres chalans, pontons, flotteurs, etc., ont tous été mis avec soin à l'abri pour l'hiver; la vieille sonnette employée à terre a été réparée et montée sur un chalan; le mouton a été réparé et mis en bon état; on a fait cinq nouvelles barrières (clôtures); cent coins; dix échelles pour les lampes, deux pour les ponts et cinq pour les écluses. Le chalan *Red Rover* a été visité et converti en chalan traversier pour le ruisseau de Chippewa; les montants et la superstructure du vieux chalan de la sonnette flottante ont été enlevés et le chalan a été réparé et envoyé à Dunnville. On a fait et posé des trottoirs et des escaliers aux maisons des éclusiers, ainsi que des escaliers conduisant aux latrines; il a été fait vingt échelles neuves pour la division n° 2. Des poteaux avec planches à écriteau ont été faits, posés et peinturés à plusieurs ponts tournants; tout le bois de valeur a été mis à l'abri pour l'hiver. De nouveaux volets ont été faits et posés à la maison du garde-magasin.

Ecluse n° 1, pont n° 1, et bief.

Posé deux chaînes neuves pour manœuvrer les portes d'écluses; vingt-quatre roues hydrauliques et quatre essieux ont été réparés, ainsi que deux ponts et une pièce à la tête des portes; posé cinq matrices en cuivre, une poulie et deux manivelles, vingt et un engrenages, et réparé 13 essieux; posé quatre lisses et douze essieux de roues hydrauliques en acier, vingt-quatre coussinets, douze manchons, douze boîtes de gaïac et douze tringles en chêne, et quatre essieux de roues hydrauliques neufs; posé une passerelle en chêne, 6 sur 31 sur 26; 37 chevilles barbelées posées aux buscs des portes d'amont et 24 aux buscs d'aval; 7 pieux en fer rond de 3¼ pouces de diamètre, de 9 à 12 pieds de long, ont été enfoncés à travers les buscs, les têtes arrondies, fraisées, avec rondelles de fer; posé une tige à vis neuve, deux appareils d'engrenage, un câble et une ventelle; déposé 75 cordes de pierre au pied du mur de revêtement pour retenir le mur et la levée; réparé le pont.

Ecluse n° 2 et bief.

Réparé le garde-fou et la bielle de levage; ainsi que 11 roues hydrauliques. Posé deux nouvelles roues dentées, une manivelle de ventelle neuve, deux matrices de cuivre et rondelles, et un câble. Réparé 13 essieux de roues hydrauliques, trois câbles et un appareil d'engrenage. Taillé la pierre pour recevoir la boîte du cylindre, réparé le coffrage et 4 jeux de chaînes pour la manœuvrage des portes; posé 3 pignons neufs et des tringles pour protéger les essieux.

Ecluse n° 3, pont n° 2 et bief.

Réparé 7 essieux de roues hydrauliques, 6 tringles, deux pignons et des vis d'arrêt; aussi deux paires de chaînes et trois engrenages. Posé 15 boîtes en bois et un câble neuf. Réparé 5 roues hydrauliques et douze essieux, réparé un engrenage, un collier, et posé un appareil de suspension à rouleau conique. On a préparé la pierre pour l'abri du treuil et réparé le treuil et les chaînes.

Replanchéié le pont-tournant, coupé la pièce d'assujétissement sur les supports et autres réparations au pont. Replanchéié le pont du chemin de halage. Ouvert 4,942 verges de drain depuis l'écluse n° 3 jusqu'à l'avenue du canal Welland pour l'eau infiltrée et les égouts de Sainte-Catherine.

Ecluse n° 4 et bief.

Huit appareils d'engrenage réparés; deux roues dentées en couronne et pignons posés; un treuil, 2 manivelles réparés; poteaux d'amarrage peinturés. Posé quinze boîtes de bois, trois rouleaux coniques, deux gardes-corps, une lisse; réparé douze essieux et posé un pignon en bronze.

Réparé 6 essieux, 2 ventelles, 2 roues hydrauliques, 2 treuils et un abri de treuil, etc. ; prolongé les passerelles; réparé la main courante ; réparé l'appareil de suspension à rouleaux coniques.

Replanchéié le pont du chemin de halage.

Ecluse n° 5 et bief.

Trois pignons neufs, 2 câbles à pignon, 6 boîtes de bois ; réparé 12 essieux ; posé 5 matrices de cuivre, 2 rondelles de cuivre, un appareil d'engrenage et une chaîne pour le manœuvrage des portes. Sept appareils d'engrenage réparés, 2 changés de place; 5 roues hydrauliques, un câble et une chaîne ont été réparés; une plaque d'acier neuve posée à la plaque tournante. Réparé la main-courante et appuyé les extrémités de celle-ci sur des morceaux neufs; posé une vis d'arrêt neuve, deux tringles d'essieux et une chaîne.

Peinturé les poteaux d'amarrage.

Pont n° 3, Lake Street.

Chemin de halage flottant réparé; 24 chaînes neuves avec organeaux, des défenses neuves et 24 manilles neuves ; 2 pièces de pin de 12 pouces sur 12 pouces, et de 30 pieds de longueur, posées au chemin de halage flottant ; les caissons ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de 12 sur 12, et remplis de pierre; les abords ont été réparés.

Le pont a été visité et mis en bon état et replanchéié. Serré les tirants ; fait les autres réparations nécessaires.

Pont n° 4, pont de chemin de fer.

Chemin de halage flottant réparé avec 8 chaînes neuves, des plaques et boulons, 3 pièces de pin de 12 pouces sur 12 pouces, et 30 pieds de longueur, posées au chemin de halage flottant; les caissons à chaque extrémité du pont ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de pin de 12 pouces sur 12 pouces et remplis de pierre. Replanchéié le pont et posé des lisses neuves. Posé des nouvelles cames, ainsi que des rouleaux sous le pont.

Ecluse n° 6, et bief.

Réparé 24 appareils d'engrenage, 7 essieux de roue hydraulique, 3 appareils de suspension, 2 roues hydrauliques, 2 treuils, 2 boîtes de protection aux ventelles, et une tige de levage; posé deux roues à dents en couronne, trois pignons, 6 câbles en acier et 2 matrices en cuivre ; plaque de frottement neuve posée à la plaque tournante.

Enlevé une pierre d'un busc ; réparé deux clefs de chaîne d'enrayage; replanchéié le pont du déversoir et posé de nouveaux longerons ; construit 1,368 pieds de clôtures.

Ecluse n° 7, pont n° 5, et bief.

Réparé 5 roues hydrauliques, 1 treuil, 4 appareils d'engrenage, 2 appareils de suspension, 3 chaînes d'embrayage, et posé 2 manivelles neuves (pour les ventelles), 27 coussinets, 2 pignons neufs, 1 rouleau conique neuf, deux tringles pour protéger les essieux; réparé un engrenage; posé 4 matrices en cuivre, 1 nouvelle griffe, 1 chaîne et 3 tringles pour les essieux, et fait un changement dans les appareils d'engrenage. Réparé un essieu brisé. Réparé une ventelle brisée. Construit 2,700 pieds et réparé 120 pieds de clôtures.

Pont n° 6, rue Niagara.

Réparé les chemins de halage flottant avec 9 manilles, 5 boulons; posé 3 pièces de pin de 12 pouces de côtés et 30 pieds de longueur; posé trois lisses de chêne au pont ; remplacé les madriers cassés par des neufs; posé un lien en chêne aux pilots, et fait les autres réparations nécessaires; déposé 250 verges cubes de terre pour exhausser le terrain à l'abord du pont; construit 264 pieds de clôtures et 1,3[illegible]0 pieds de fossés.

Ecluse n° 8 et bief.

Réparé 9 appareils d'engrenage, 3 essieux, 3 chaînes d'embrayage, 2 roues hydrauliques et 3 treuils ; posé 2 câbles, 2 pignons neufs, 10 boulons, 2 engrenages, 20 coussinets et 2 chaînes ; renouvelé 6 appareils d'engrenage et posé deux tiges à pas de vis aux ventelles ; enlevé une pierre du busc et posé deux barres de fer de la porte de l'écluse au pont pour maintenir le pont en place ; épissé un câble.

Ecluse n° 9 et bief.

Réparé 2 appareils d'engrenage et posé 3 essieux neufs, 6 tringles pour protéger les essieux, 10 coussinets, 1 pignon neuf, 1 câble neuf, 2 rouleaux coniques, 1 roue hydraulique, et réparé des essieux, 2 chaînes, 3 roues hydrauliques, et des coussinets pour leurs essieux ; réparé 2 ventelles, 1 collet, et posé au pont une plaque de fer de 4 pieds de long, 4 pouces de largeur, $\frac{5}{8}$ pouce d'épaisseur, avec 2 boulons de part en part de $1\frac{1}{8}$ pouce et de 3 pieds de longueur. Fait d'autres réparations au pont.

Pont n° 7 (Chemin de Queenston).

Posé 3 pièces de pin, 5 plaques neuves, des chaînes et des boulons au chemin de halage flottant. Les caissons à chaque extrémité ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de 12 pouces sur 12, et remplis de pierre.

Le chemin de halage flottant a été rapiécé de façon à suffire en attendant qu'on en construise un neuf.

Construit 2 ponts neufs sur le fossé pour le chemin public. Fait les réparations nécessaires au pont.

Ecluse n° 10 et bief.

Réparé 2 roues hydrauliques, 3 essieux, 7 appareils d'engrenage, 3 treuils, 2 ventelles, 2 câbles et une chaîne.

Posé 15 coussinets neufs, 2 pignons neufs, 2 roues hydrauliques, 1 engrenage neuf, 7 matrices neuves en cuivre, 2 grands câbles ; posé des rondelles en cuivre et une plaque d'acier sous les roues et 3 tringles pour protéger les essieux. Enlevé une pierre du busc, réparé deux tiges à pas de vis, et posé des barres de fer allant du pont à la porte. Enlevé le vantail de gauche de l'écluse n° 1, et remplacé par un vantail de réserve, transféré tout le mécanisme et les appareils d'engrenage, posé les pièces de protection nécessaires à l'engrenage, des tringles le long des essieux, 6 coussinets, 3 roues hydrauliques, et posé des tirants neufs au vantail de droite de l'écluse n° 1.

Pont n° 8 (chemin d'Homer).

Réparé le chemin de halage flottant, posé 3 boulons, 7 manilles et une bande de fer ; posé une pièce de pin de 12 pouces sur 12 pouces et 22 pieds de longueur dans le pont, resserrer les tirants, et fait d'autres réparations ; les caissons à chaque extrémité du pont ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de 12 pouces sur 12 pouces, et remplis de pierre ; les chemins de halage ont été visités et mis en état ; posé 2 barrières neuves à la clôture, et réparé 120 pieds de clôture.

Ecluse n° 11 et bief.

Réparé les chaînes et ajusté les vis ; réparé la griffe à la porte d'amont, la chaîne, les treuils, les engrenages et les essieux ; posé une tige de levage et une tige d'ajustage ; réparé un câble.

Ecluse n° 12 et bief.

Posé quatre matrices de cuivre neuves, et une nouvelle lisse, brisée par le steamer *Clinton*, réparé des chaînes, un câble et deux treuils. Réparé des vis d'arrêt et un appareil d'engrenage.

Division n° 2—Du pied de l'écluse n° 13 au pont n° 13 (de Marlatt).

Ecluse n° 13, pont n° 9, et bief.

Posé trois matrices neuves et rondelles, et un câble; réparé un engrenage, trois roues hydrauliques, deux essieux, les défenses de la porte d'amont, deux ventelles et les câbles; posé un perron et une plateforme et creusé une cave à la maison de l'éclusier; resserré les tirants et reposé les cames du pont tournant.

Ecluse n° 14 et bief.

Ajusté les portes, réparé les rouleaux, les matrices, les tiges à pas de vis des ventelles, les roues hydrauliques, deux câbles, deux traverses, deux tiges à pas de vis et les treuils; posé deux griffes neuves, un essieu de roue hydraulique neuf, et deux matrices de cuivre neuves; visité et réparé quatre appareils d'engrenage.

Enlevé les obstacles au fonctionnement de la porte.

Ecluse n° 15 et bief.

Réparé les rouleaux, les treuils, les câbles, les pignons et les roues hydrauliques; posé trois matrices de cuivre neuves, deux câbles neufs et une tige à pas de vis; réparé une traverse et 12 appareils d'engrenage, et posé quatre rondelles de cuivre et un pignon.

Ecluse n° 16 et bief.

Réparé six appareils d'engrenage, une traverse, deux roues hydrauliques, un essieu de roue hydraulique et trois matrices de cuivre; posé trois griffes neuves et une vis de pression, et posé trois rondelles de cuivre sous la roue verticale; posé deux roues neuves dentées en couronne, un pignon, un essieu neuf et trois tringles pour protéger les essieux.

Ecluse n° 17 et bief.

Posé six matrices neuves, un engrenage, une passerelle à la porte d'amont, un poteau, un pignon et un câble neufs, réparé neuf appareils d'engrenage, une roue hydraulique, et les essieux, et posé des tringles pour protéger ceux-ci; réparé les clôtures sur le chemin de Saint-David, lesquelles avaient été brisées en maints endroits par les entrepreneurs chargés d'exhausser les levées du canal; curé deux fois le tunnel du chemin de Saint-David.

Ecluse n° 18 et bief.

Réparé et remis en état douze appareils d'engrenage, trois roues hydrauliques et trois ventelles, et redressé deux essieux; réparé une traverse et posé une vis d'arrêt; posé deux barres de fer du pont à la porte pour maintenir le pont en place quand on ferme les ventelles; nettoyé le dessous de la porte, posé un pignon neuf et réparé trois câbles; posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 19 et bief.

Douze appareils d'engrenage visités et mis en état, et deux essieux de roues hydrauliques réparées. Posé trois roues à dents, trois appareils d'engrenage, trois vis d'arrêt d'acier, quatre griffes, deux câbles et sept coussinets en bois. Enlevé au drille des vis d'arrêt brisées. Posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier, réparé le mécanisme des vannes du déversoir de trop-plein, ainsi que le busc et le tablier de l'écluse.

Ecluse n° 20 et bief.

Réparé deux essieux de roues hydrauliques, quatre matrices de cuivre, une vis de pression et douze appareils d'engrenage; posé un pignon neuf et une tige à pas de vis. Posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 21 et bief.

Réparé les ventelles et les tiges de la porte d'amont; curé le dessous de la porte et réparé la ventelle; réparé quatre appareils d'engrenage, une traverse, et trois matrices de cuivre; posé deux roues hydrauliques neuves, un pignon et deux matrices neuves. Posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 22 et bief.

Réparé douze appareils d'engrenage, cinq essieux de roues hydrauliques, une roue à dent, un engrenage, et quatre roues hydrauliques. Posé deux matrices en cuivre neuves, et un engrenage neuf au treuil, posé un câble, et réparé deux câbles. Réparé et exhaussé quatre lits de portes dans l'étang aux portes de réserve.

Ecluse n° 23 et bief.

Réparé neuf appareils d'engrenage, dix coussinets, un essieu de roue hydraulique, et une matrice de cuivre. Coupé une console.

Ecluse n° 24, pont n° 10, et bief.

Réparé douze appareils d'engrenage, une ventelle, deux essieux de roue hydraulique, un pignon, une vis de pression, et trois roues hydrauliques. Posé de nouvelles lisses, un collet neuf, un pignon neuf, et deux câbles.

Réparé la crémaillère au ponceau de Hoovers. Réparé le pont.

Pont n° 11 (chemin de fer).

Réparé le chemin de halage flottant avec des boulons et des chaînes, réparé les défenses, et l'extrémité du caisson. Construit un drain dans la levée de l'ouest du canal, fait une tranchée de trois pieds, et rempli cette tranchée de pierre concassée, pour l'écoulement des eaux d'infiltration du pied de l'écluse n° 24. Réparé le mécanisme d'enrayage.

Ecluse n° 25, pont n° 12, et bief.

Réparé douze appareils d'engrenage, posé trois essieux et une roue hydraulique.

Réparé et redressé douze essieux de roues hydrauliques; réparé et remis en place toutes les roues hydrauliques.

Posé deux matrices de cuivre neuves, cinq coussinets en bois, une vis de pression aux quatre vantaux de l'écluse. Réparé deux câbles et posé deux câbles neufs.

Ecluse de prise d'eau.

Réparé le rouleau sur la plaque tournante d'une porte de l'écluse; réparé deux câbles et posé un câble neuf.

Pont n° 13 (de Marlatt).

Réparé le chemin de halage flottant au moyen de boulons et de plaques de fer. Réparé les défenses.

DIVISION N° 3—DU PONT N° 13 (DE MARLATT) À L'AQUEDUC DE WELLAND.

Pont n° 14 (Allanburgh).

Réparé les défenses du pont, et réparé les abords avec un bordage en chêne de 10 sur 12 sur une longueur de 66 pieds; renouvelé les défenses, réparé les maisons, construit un bâtiment comprenant une cuisine et un hangar à bois, 16 pieds sur 36, composé d'un rez-de-chaussée et d'un demi étage; construit une nouvelle fosse d'aisance en pierre. Peinturé et tapissé de papier les murailles des deux maisons; construit une clôture, nivelé et drainé le terrain, resserré les tirants du pont et posé des plaques aux sablières supérieures.

Pont n° 15 (Port-Robinson).

Réparé le chemin de halage flottant; posé de nouveaux liens à l'abord du pont en chêne, de 40 pieds de longueur sur 12 pouces de côtés. Posé des plaques sur les joints des sablières supérieures. Raccourci d'un pouce l'extrémité ouest du pont, celui-ci ayant été déplacé en bloc avec la pile du centre par le steamer *Tilley*.

Ecluse de Port-Robinson.

En assez bon état.

Magasin de Port-Robinson.

Peinturé le magasin.

Passage à Port-Robinson.

Réparé le trottoir et les radeaux.

Bureau de la douane et du percepteur à Port-Robinson.

Construit un trottoir.

Pont n° 16 (Quaker Road).

Posé des plaques boulonnées sur les joints des sablières supérieures, et posé de nouveaux tirants.

Berges, fossés, etc.

Curé les fossés et les berges d'un bout à l'autre de la division; curé trois fois le fossé du chemin empierré. Construit un ponceau en pierre et recouvert ce ponceau de dalles de pierre, sur le chemin Hurricane. Reconstruit le passage à bestiaux et couvert ce passage d'un pont.

Posé des poteaux d'amarrage neufs près de Welland. Démoli le vieux pont et construit un nouveau ponceau en pierre au sud du pont n° 16 du côté ouest du canal et recouvert ce ponceau de dalles de pierre.

Construit des culées en pierre et un pont au nord du pont n° 16 du côté ouest du canal.

Réparé le pont de Burgas Creek, au nord de Welland, à l'ouest du canal.

Peinturé la remise des embarcations, à Port-Robinson, calfaté les embarcations des ouvriers n° 1 et n° 2.

Rempli un trou et élargi la chaussée en avant de la propriété de Mme Jordan, à Port-Robinson. Curé, élargi et approfondi le fossé le long de la ferme de Mme Marr, du côté est du canal, sur 1,978 pieds de longueur.

Construit 360 pieds de clôture le long du coursier du moulin, à Port-Robinson.

DIVISION N° 4—DE L'AQUEDUC WELLAND AU HAVRE DE PORT-COLBORNE.

Ecluse de Welland.

Réparé le treuil. Construit des fondations en pierre sous la maison de l'éclusier. Enlevé les vieilles portes d'écluses du nouvel aqueduc et au chantier des portes à l'écluse n° 22 du vieux canal pour être renouvelées.

Pont n° 17 (Welland).

Posé des plaques et des boulons aux joints des sablières supérieures.

Pont n° 19 (Croisement).

Posé des plaques et des boulons aux joints des sablières supérieures.

Passage d'eau, Air Line (Humberstone).

Pont flottant placé sur le canal pour l'hiver; enlevé au printemps.

Pont n° 21 (Humberstone).

Replanchéié le pont. Posé des plaques et des boulons aux joints des sablières supérieures.

Chemin de halage flottant (Rock-Cut).

Enlevé plusieurs fois le chemin de halage flottant qui faisait obstacle à l'entrepreneur. Réparé et replacé les chemins de halage fréquemment endommagés par les changements de niveau du lac.

Ecluse et pont, Port-Colborne.

Réparé une échelle, posé une serrure neuve au pont, et des plaques de fer et des boulons sur les joints des sablières supérieures.

Havre, Port-Colborne.

Construit une jetée de 350 pieds de longueur sur 24 pieds 6 pouces de largeur; transporté de la pierre et rempli l'espace en arrière de la jetée; transporté de la pierre et perreyé les berges en talus du havre.

Transporter de la pierre et prolongé le brise-lames, et réparé les chemins flottants dans le havre.

Construit deux clôtures sur 200 pieds de longueur et de 6 pieds de hauteur le long de l'appontement pour empêcher le sable d'être charrié par le vent dans le havre.

Maison des éclusiers, etc.

Construit 67 pieds de clôture en piquets et 181 pieds de clôture en planche autour des maisons des éclusiers, et planté des arbres; réparé les maisons des éclusiers et fait une rigole passant sous le chemin public.

Bureau du percepteur de la douane et des péages.

Construit un nouveau bureau en face de l'écluse, et transporté les meubles du vieux bureau dans le neuf. Posé un calorifère à air chaud et des conduites à gaz.

Construit 235 pieds de clôture en piquets avec barrière, et 41 pieds de clôture en planches avec barrière double; planté des arbres, nivelé le terrain; construit un trottoir et des latrines; peinturé le bureau, etc.

Fossés latéraux, aqueducs, levées, etc.

Curé le fossé latéral au sud de Welland, du côté est du canal; curé et réparé le fossé latéral au sud du ponceau du creek de Lyon, à l'ouest du canal. Curé les fossés latéraux, à l'ouest du canal, au sud de Welland, et rempli les trous; longueur de fossés latéraux curés, 5 milles; construit un nouveau fossé de 800 pieds de longueur, à l'ouest du canal entre Welland et le point de croisement; réparé les levées du canal sur toute la longueur de la division.

VIEUX CANAL WELLAND.

DÉTAILS DES RÉPARATIONS ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES DU VIEUX CANAL WELLAND.

Ecluse n° 7, pont et bief.

Réparé trois treuils et leurs chaînes et posé un axe neuf; posé et peinturé trois poteaux d'amarrage. Réparé complètement le chemin de halage flottant à la fin de l'hiver pendant que le canal était à sec. Soulevé le pont tournant et réparé le pivot. Posé des madriers et palplanches neufs; resserré les liens et fait d'autres réparations.

Posé des gonds neufs à la trappe du pont volant; posé des madriers neufs et des longerons. Un plongeur a réparé les ventelles dans les portes d'écluse et un galet, a enlevé une pièce de l'appareil des galets et réparé une poulie.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Réparé et soulevé la boîte à balast du pont, posé des supports de $4\frac{3}{4}$ pouces en dehors du pont sous le centre de la boîte. Reconstruit le cribwork du pont au chantier depuis au-dessous du niveau de l'eau jusqu'à la hauteur voulue pour recevoir le pont. Construit au-dessus un pont à double ferme, de 57 pieds sur 12, avec 5 longrines de 6 pouces sur 12, couvertes de madriers de pin de 3 pouces; construit deux pontons. Diminué la hauteur des galets sous le pont de l'écluse n° 2, et ajusté les tirants. Réparé la main-courante sur la porte d'amont, brisée par la goëlette *Jessie McDonald*. Posé trois solives neuves à l'un des bouts du pont. Réparé le tablier du chemin de halage flottant en aval de l'écluse. Posé un câble neuf à la porte d'aval et réparé le câble brisé. Réparé la couronne de roulement sous la porte d'aval. Posé des moufles en fer à chacun des 4 vantaux de l'écluse pour remplacer ceux de chêne employés auparavant. Soulevé le pont des fabriques de Welland-Vale, ainsi que l'emboîture, et remis le pont en place; posé trois madriers en chêne de trois pouces à l'abord du pied du pont. Posé une longrine pour recevoir une main-courante du côté d'amont au pied du pont. Soulevé les quatre vantaux de l'écluse et resserré les barres de suspension. Construit à la maison de l'éclusier une cuisine de 12 pieds sur 14, et de 7 pieds 6 pouces entre le plancher et le plafond, en charpente lambrissée à l'extérieur, plancher embouveté; posé une porte vitrée entre la maison et la cuisine, et des portes de dehors à la cuisine; couvert les deux bâtiments en bardeau; donné trois couches de peinture à la boiserie neuve; posé des couvercles neufs aux citernes des deux maisons, et revêtu l'intérieur des citernes en brique. Exhaussé la cuisine de la maison avoisinante, et construit des fondations en pierre. Posé des gouttières et des descentes d'eau; réparé l'enduit en plâtre avec du lambrissage à joints en V. Réparé et replanchéié l'abord du pont de l'écluse n° 2. Exhaussé et réparé les chemins de halage en perré, et posé six poteaux d'amarrage neufs.

Pont de la rue Saint-Paul (Sainte-Catherine).

Réparé les défenses du pont. Construit un nouvel escalier. Assujéti l'appareil d'engrenage au moyen de tirants de $2\frac{3}{4}$ pouces. Replanchéié le pont et posé des longrines neuves du côté de l'aval. Resserré les tirants.

Ecluse n° 3 et bief.

Construit une cuisine à la maison de l'éclusier, 12 pieds sur 14, poteaux de 7 pieds, en planche à joints recouverts. Plancher embouveté et toit couvert en bardeau. Posé un appareil de fermeture à chaque vantail de l'écluse, et monté les treuils sur de nouvelles soles; remplacé les chaînes avec des câbles métalliques; coupé les balanciers et arrondi les bouts. Déplacé les ferrures des passerelles et fait des plateformes des deux côtés des treuils; rétréci les rehaussements mobiles du déversoir de trop-plein. Enlevé le vieux collier d'un des vantaux d'aval, et mis un neuf à la place; réparé une ancre brisée à la même porte. Réparé le tablier au pied du déversoir de trop-plein et posé sur les madriers des bandes de fer de 4 pouces sur $\frac{1}{2}$ pouce pour les protéger contre la glace. Remis en bon état le tablier et le pied de l'écluse n° 3; enlevé les vieux madriers et les vieilles palplanches, enlevé trois vieilles palplanches, enlevé trois vieilles soles brisées qui ont été remplacées par de très grosses pièces de chêne posées en travers entre les bajoyers. Enfoncé et boulonné deux rangs de pilots carrés en travers entre les murs en aile de l'écluse, rempli les interstices avec du béton, et recouvert le tout en madriers. Jointoyé les murs en aile de l'écluse.

Bureau du canal, etc.

Posé des doubles croisées à toutes les fenêtres du rez-de-chaussée et à six fenêtres du soubassement; fabriqué et posé une porte à deux battants et s'ouvrant des deux côtés dans le passage du bureau; fait des réparations considérables à la grange; posé des soles neuves sous le bâtiment; des solives neuves dans le premier plancher, un

nouveau plancher au rez-de-chaussée; posé cinq poteaux neufs et renforcé deux vieux; posé du colombage neuf, des entretoises et du lambrissage là où il était nécessaire. Allongé la grange de neuf pieds sur toute la largeur et la hauteur du bâtiment; construit quatre cadres de fenêtres neufs, réparé les vieux, fabriqué trois croisées neuves, une porte neuve et son cadre, et une porte à claire-voie, réparé les vieilles portes. Construit un cadre pour portes à coulisse à l'extrémité du devant de la grange et pendu la porte. Posé, vitré et peinturé les croisées. Couvert le toit en bardeaux métalliques, et posé des gouttières et des descentes d'eau en fer galvanisé; fait un égout en bois, de 10 pouces sur 14 pouces, et de 20 pieds de longueur en avant de la grange. Creusé et construit des fondations en pierre sous la grange.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Reconstruit le pont entre les pontons, posé quatre longerons neufs, construit un tablier neuf sur les pilots, et planchéié le pont et le tablier avec du pin de trois pouces. Réparé le pont conduisant au chemin de Thorold, posé cinq longrines neuves de 6 pouces sur 12 pouces, et recouvert de pin de 3 pouces; posé 18 supports sous le garde-fou et posé des fers corniers aux quatre supports des bouts. Réparé le pont du chemin de halage en amont de l'usine à gaz; posé cinq longrines neuves de 6 pouces sur 12 pouces, recouvertes en pin de trois pouces; ce pont est de 14 pieds sur 12. Réparé les portes d'amont de l'écluse et réparé l'appareil de fermeture du pont. Posé un mécanisme de fermeture neuf à la porte d'amont, et posé le treuil sur des soles neuves. Replanchéié le pont tournant et resserré les boulons des ferrures des portes et posé des boulons neufs où il en manquait. Changé de place la ferrure des passerelles.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Levé le pont sur son pivot et ajusté les tirants; posé deux boulons de 1½ pouce dans le balancier; enlevé les bandes du balancier. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein. Posé les treuils sur des soles neuves aux portes de l'écluse. Posé de nouvelles hausses mobiles au déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 6, et bief.

Posé deux boulons de 1½ pouce dans le balancier. Réparé les tiges conductrices. Posé de part en part des boulons à œil dans les vantaux d'amont de l'écluse. Posé un balancier neuf en pin à la porte d'aval, et mis des soles neuves sur les treuils. Posé de nouvelles hausses mobiles au déversoir de trop-plein, réparé le tablier et posé quatre portes neuves.

Chantier et ateliers (Sainte-Catherine).

Construit deux vantaux neufs pour l'extrémité d'aval de l'écluse n° 3; peinturé, lancé et mis ces vantaux à l'étang du chantier. Réparé 27 brouettes; fait divers modèles; 70 manches en frêne pour outils à enlever la glace; préparé le lambrissage de l'intérieur de l'aqueduc hydraulique. Réparé le pont en aval du chantier, posé quatre longrines neuves de 6 pouces sur 8 et sur 12 et longues de 35 pieds, et recouvert ces longrines de madriers de pin de 2 pouces. Préparé des longrines pour le plancher du pont de la rue Saint-Paul; épissé des câbles pour le chalan de levage; fait 20 pieds de drain en bois de 10 pouces sur 14 pour le chemin de halage en aval du pont de la rue Saint-Paul; fabriqué six brouettes, et commencé la réparation et la reconstruction de diverses portes d'écluse apportées au chantier l'année dernière.

Ecluse n° 7, pont et bief.

Levé le pont sur son pivot, et posé des madriers au couronnement; posé cinq solives neuves à la tête du pont, replanchéié le pont. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein et posé quatre portes neuves. Posé deux poteaux d'amarrage.

Coursier hydraulique.

Remplacé les rondelles des boulons dans l'aqueduc par des plaques de 6 sur 6. Calfaté et brayé les coutures où il y avait des fuites; revêtu le fond et l'intérieur de l'aqueduc en bois d'un pouce blanchi et embouveté. Réparé le pont sur le coursier au chemin de Thorold. Levé les madriers d'un côté de la voie du tramway et posé un

madrier de pin de 3 pouces sur les longrines et reposé les madriers. Réparé et replanchéié le pont sur le conduit incliné entre les coursiers nos 2 et 3. Posé un grillage à la tête du coursier à l'écluse n° 11. Réparé les clôtures, réparé et protégé les bords du coursier avec un revêtement de pierre. Réparé et continué les murs en pierre sèche. Tenu le coursier libre de glaces jour et nuit pendant l'hiver et le printemps.

Ecluse n° 8, et bief.

Réparé le tablier du déversoir de trop-plein, posé des barres de fer au tablier pour le protéger contre la glace. Posé quatre vannes dans le déversoir.

Ecluse n° 9, et bief.

Levé les vantaux d'aval et posé des cuivres. Construit, pour l'hiver, à la tête de l'écluse, une passerelle de 28 pieds de longueur sur 4 pieds de largeur, couverte en madriers de 2 pouces, et munie d'une main-courante de chaque côté. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein, et posé des bandes de fer pour le protéger contre la glace; posé quatre vannes au déversoir. Démoli le vieux pont sur le chenal en amont du déversoir de trop-plein, creusé et construit des fondations en pierre sèche, et construit sur le déversoir un nouveau pont de 114 pieds sur 12 pieds, composé de cinq longrines de 6 pouces sur 8 pouces et de 12 pieds de longueur, recouvertes de madriers de pin de 3 pouces, avec main-courante de chaque côté appuyée sur des poteaux de 6 sur 6. Donné trois couches de peinture à la main-courante; construit 28 pieds de drain en bois de 10 pouces sur 14, sous la chaussée conduisant au pont. Posé deux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 10, et bief.

Replanchéié le pont du déversoir de trop-plein, posé une nouvelle hausse mobile, et fait d'autres réparations. Démonté, réparé et pendu de nouveau un des vantaux de la porte d'amont. Posé aux portes un nouveau mécanisme pour les fermer; posé des soles neuves sous les treuils de la porte d'amont. Construit un abri de 6 pieds sur 8·7 pieds de hauteur pour l'éclusier. Posé des passerelles neuves sur les portes d'amont. Abaissé le niveau de l'eau et posé une nouvelle vanne dans le déversoir de trop-plein en remplacement de celle qui avait été emportée par la force de l'eau. Posé un treuil neuf à la porte d'amont du côté du chemin de halage. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein et posé trois vannes neuves dans le déversoir. Posé cinq poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 11, et bief.

Reconstruit le pont du coursier hydraulique à la fabrique de roues. Reconstruit la clôture au bout du pont et replacé les portes. Posé des hausses mobiles neuves et réparé les tiges du déversoir de trop-plein; réparé le tablier du déversoir de trop-plein, posé des bandes de fer et quatre vannes neuves; aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein. Réparé et exhaussé le chemin de halage et posé deux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 12, et bief.

Remplacé une paire de vieux vantaux par des neufs, et posé deux potaux d'amarrage.

Ecluse n° 13, et bief.

Réparé une ancre brisée à la porte d'aval, et posé trois poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 14, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier. Construit un nouveau pont de bois sur le déversoir de trop-plein. Remplacé une vieille porte par une neuve; monté les treuils sur de nouvelles plateformes, aveuglé une fuite dans le déversoir de trop-plein, et posé quatre poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 15, pont et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier, et des hausses mobiles au déversoir de trop-plein. Fait des plateformes pour les treuils, et posé un collet neuf à l'un des vantaux. Réparé une brèche dans la levée du déversoir de trop-plein, et posé quatre poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 16, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier; et posé et peinturé un tambour. Fait des plateformes pour les treuils, et remplacé une vieille porte d'écluse par une neuve; transporté la vieille porte au chantier n° 21. Fait des plateformes pour les treuils; aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein, et posé quatre poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 17, et bief.

Posés un châssis vitré à la maison de l'éclusier, et posé et peinturé un tambour. Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 18, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier, posé et peinturé un tambour. Réparé une brèche dans la levée du déversoir de trop-plein, ainsi que la cave de la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 19, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier; posé et peinturé un tambour.

Ecluse n° 20, et bief.

En bon état.

Ecluse n° 21, et bief.

Construit 120 pieds de clôture en planche autour de la maison de l'éclusier. Déposé treize cordes de pierre sous le tablier du déversoir de trop-plein. Remplacé une vieille porte par une neuve, sans balanciers.

Chantiers et ateliers (Thorold).

Réparé le chalan de levage *Hercules*, ainsi que le mécanisme et posé un nouvel arbre. Reconstruit six brouettes, et des portes pour les écluses numéros 12, 14 et 16, et celle d'Allanburgh.

Construit un mouton neuf qui a été placé sur le chalan *Hercules*, avec un marteau de 2,500 livres.

Calfaté et peinturé le chalan *Alexander;* calfaté et peinturé les embarcations des outils et des ouvriers des divisions numéros 3 et 4 du canal neuf. Peinturé les ponts du chalan *Hercules.* Apporté six vieilles portes appartenant aux écluses numéros 12, 14 et 16 et à celle d'Allanburgh, pour les reconstruire.

Reconstruit trois vieilles portes et construit un bateau pour le service de passage à Port-Colborne.

Réparé le plan incliné.

Ecluse n° 22, bief et pont Keefer.

Posé un treuil. Replanchéié le pont Keefer sur une longueur de 12 pieds.

Ecluse n° 23, et bief.

Construit en arrière de la maison de l'éclusier, un hangar à bois de 12 pieds sur 16 et de 8 pieds de hauteur.

Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 24, et bief.

Replanchéié le pont tournant. Construit un trottoir neuf de 6 pieds sur 40. Défait le trottoir et aveuglé avec de la pierre et du ciment une fuite qui s'est produite devant les maisons de Conlon et de Cloy. Posé un plancher de béton dans la cave de la maison de Conlon et réparé le plancher de ciment dans la cave de la maison de Cloy, endommagé par les infiltrations du canal. Construit au sud du talus, aux scieries de Welland, des caissons de 12 pieds sur 16 et de 8 pieds de hauteur, remplis de pierre et de terre. Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 25, et bief.

Construit une passerelle neuve à la tête de l'écluse. Curé le déversoir de trop-plein, enlevé un lot de bois accumulé au grillage en amont de l'écluse, et réparé le grillage. Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein, et revêtu en pierre le talus du coursier du moulin de Lawson sur une longueur de 500 pieds.

Demi-écluse.

Levé les portes et posé des cuivres neufs.

Pont tournant de Hurst.

Construit sur le canal un pont provisoire de 100 pieds sur 12. Construit une culée en pierre de 16 pieds sur 16 et 17, et construit un pont tournant. Réparé un chemin.

Pont tournant de Marlatt.

En bon état.

Pont tournant d'Allanburgh.

Construit des fondations en pierre sous la maison du gardien du pont, ainsi que deux tambours; reconstruit la cuisine et le hangar à bois; posé des persiennes à toutes les fenêtres, et replanchéié la véranda.

Ecluse d'Allanburgh.

Remplacé une vieille porte par une neuve.
Posé deux treuils sur nouvelles plateformes.
Posé un barrage au pied de l'écluse, curé le radier, et enlevé le barrage. Curé les fossés, et rempli les trous.

Demi-écluse d'Allanburgh.

Réparé le pont tournant, bouché les pertuis du coursier d'alimentation du vieux canal avec de la paille et du fumier pour permettre de réparer la partie inférieure du canal. Réparé le coursier d'alimentation, déposé de la pierre derrière les murs, etc.

Bief de Trois-Milles.

Aveuglé une fuite dans le déversoir de Higgin.

Demi-écluse.

Construit et posé à l'écluse de Dunnville une porte d'amont neuve. Démoli la vieille porte et employé ses ferrures à la porte neuve. Remplacé les vieilles chaînes par de neuves.

Ponts tournants.

Posé des longerons, des aiguilles, et une nouvelle couverture aux ponts tournants de Marshville et de Stromness. Replanchéié l'abord du pied du pont. Tous les ponts tournants ont été levés de dessus leurs pivots et balancés. Les talus et les abords de tous les ponts tournants ont été remplis d'argile et recouverts de gravier et de pierre là où l'eau les avait endommagés.

Baraques d'écluses et de ponts.

Toutes les baraques d'écluses et de ponts ont été réparées et peinturées, et on a fourni aux écluses et aux ponts des perches d'épinette rouge et des outils pour lever le bois.

Ecluses.

Les buscs des écluses de Dunnville, Port-Maitland et du croisement ont été curés, et tous les sédiments et accumulations en arrière des portes ont été enlevés, et le lambrissage des portes a été réparé. Le vieil appareil pour l'ouverture du côté de l'ouest de la porte d'amont à Port-Maitland a été renouvelé.

CANAL D'ALIMENTATION.

DEPUIS LE CROISEMENT DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'À DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND—23 MILLES.

De Dunville à Stromness et Port-Maitland, la distance est de 6½ milles, et comprend deux écluses, 4 ponts tournants, trois déversoirs de trop-plein et 36 vannes ; un pont de péage de 600 pieds de longueur et 18 de largeur, et un tablier en aval du barrage de 640 pieds de longueur; deux piles de 10 pieds sur 18 et sur 15, et 26 portes de déversement; un hangar, 1,000 pieds de barrage flottant dans la Grande Rivière pour empêcher le bois de dérive et les rebuts d'entrer dans les déversoirs ; 1,785 pds de levée; huit portes de tête à l'entrée des étangs de moulins; deux ponts fixes d'une longueur collective de 1,800 pieds; deux maisons d'éclusier; une maison et bureau du contrôleur, un chalan pour les réparations, trois bacs, un mouton, deux piles. Depuis le lac Erié jusqu'à l'issue du canal, la profondeur de l'eau est de 19 pieds, et la moyenne du tirant de l'écluse dans les eaux basses est de 9 pieds. De Stromness à Bolton Ditch, Marshville et au croisement, la distance est de 16½ milles, et comprend une écluse, trois ponts tournants, deux ponts fixes, un pertuis, trois aqueducs et deux fossés latéraux.

L'eau n'a pas été aussi abondante l'année dernière, et en conséquence les scieries et fabriques ont été limitées à une activité de deux jours seulement par semaine durant le mois d'août et de trois jours par semaine dans le mois de septembre, après quoi il n'y a plus eu d'interruption de travail. Il n'y a eu pendant l'année qu'un accident causé par un petit yacht de plaisance qui a donné sur le pont tournant à Bolton-Ditch et l'a jeté hors de pivot, mais sans causer grand dommage. Tous les billots submergés et tous les autres obstacles ont été enlevés du canal d'alimentation; les rebuts et les branchages charriés dans les aqueducs par les rigoles et les fossés ont été enlevés, mis en tas et brûlés. Les bois et les rebuts charriés dans la Grande-Rivière par les hautes eaux du printemps et engagés dans l'écluse de prise d'eau, ont été enlevés et brûlés.

Déversoirs de trop-plein.

Les billots, souches et racines de toute sorte, qui s'étaient accumulés en amont des vannes et des portes des déversoirs, ont été enlevés et jetés dans le ruisseau au pied des déversoirs et emportés par le courant dans le lac. Les vis du déversoir d'amont ont été nettoyées avec soin, les vannes démontées, réparées et replacées.

Barrages, tabliers et ponts fixes.

Les portes de déversement ont été réparées, et 400 pieds de tablier en amont du barrage ont été recouverts de pierres transportées de Port-Colborne par des chalans. Les vieilles pièces pourries sous le tablier supérieur des ponts fixes ont été enlevées et remplacées par de neuves, ainsi que les madriers usés et brisés.

Pont flottant.

Le pont flottant du chemin de Petit a été replanchéié, les gonds réparés et les chaînes renouvelées.

Levées.

Les chemins de halage ont été réparés partout et recouverts de pierre là où il a été absolument nécessaire.

NOTES GÉNÉRALES.

Tous les engrenages de manœuvre des portes, des déversoirs, des ponts, etc., et les mécanismes qui s'y rattachent, ont été renouvelés là où il était nécessaire, et maintenus en bon état.

Les chardons et les plantes nuisibles ont été coupés comme à l'ordinaire sur les terrains de l'Etat, les fossés et les aqueducs ont été partout curés, et approfondis là où il était nécessaire.

Tous les ponts ont été assujétis pour l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

AMENDES ET DOMMAGES.

J'ai perçu des maîtres et propriétaires de navires, dans le cours de l'exercice, la somme de $10 comme amendes pour violation des règlements du canal, et la somme de $297 pour dommages causés aux travaux, soit une somme totale de $307 qui a été remise à M. H. H. Collier, percepteur du port de Sainte-Catherine. Ci-après se trouve un état tabulaire de ces recettes, marqué A.

Je donne aussi des états marqués B et C où se trouvent indiqués le maxima et le minima de la hauteur des eaux sur les buscs aux écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne, pour chaque mois de l'exercice terminé le 30 juin 1888; aussi un état comparatif des moyennes pour les mois de juin 1887 et 1888, où l'on verra que l'eau a été 19½ pouces plus basse à Port-Dalhousie (nouvelle écluse) et 12½ pouces plus basse à Port-Colborne (écluse neuve), à Port-Dalhousie (vieille écluse) 1 pied 10½ pouces plus basse et à Port-Colborne (vieille écluse) 1 pied 2½ pouces plus haute que dans le cours du même mois de l'année précédente.

"A."

Etat des amendes et dommages payés par les navires qui ont enfreint le règlement pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Amendes.	Dommages.	Total.
1887.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 juillet	Remorqueur *Mitchell*	5 00		
18 do	Chalan *Sir Charles*	5 00		
23 sept.	Goëlette *Jessie McDonald*		10 00	
14 nov.	Steamer *Tecumseh*		167 00	
27 do	Goëlette *Emerald*		50 00	
1886.				
31 mai.	Steamer *Rohde Emily* (Ce bateau n'a repassé que le 14 mai 1888.)		70 00	
		10 00	297 00	307 00

Remis à M. H. H. Collier, percepteur, Sainte-Catherine.

"B."

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc d'aval de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1888.	pds.	pcs.	pds	pcs.
Juillet	17	9	17	5	Janvier	15	7	15	1
Août	17	9	16	9	Février	15	4	15	0
Septembre	17	0	16	4	Mars	15	8	15	0
Octobre	16	5	16	0	Avril	16	2	15	5
Novembre	16	2	15	5	Mai	16	4	15	11
Décembre	15	8	15	5	Juin	16	4	15	11

	pds.	pcs.
Profondeur moyenne, juin 1887	17	10
do do 1888	16	2½

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc d'amont de la nouvelle écluse du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1888.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	16	11	15	10	Janvier	15	9	14	2
Août	16	4	15	5	Février	15	0	14	0
Septembre	16	9	14	11	Mars	16	1	13	10
Octobre	18	8	14	5	Avril	15	8	14	3
Novembre	16	2	14	5	Mai	15	11	14	10
Décembre	17	5	14	2	Juin	16	3	14	3

	pds.	pcs.
Profondeur moyenne, juin 1887	16	6
do do 1888	15	5½

"C."

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc d'aval de la vieille écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalbousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Busc d'aval.		Mois.	Busc d'aval.	
	Maxima.	Minima.		Maxima.	Minima.
1887.	pds. pcs	pds. pcs	1888.	pds. pcs	pds. pcs.
Juillet	15 1	14 7	Janvier	12 8	12 3
Août	14 10	13 11	Février	12 6	12 1
Septembre	14 1	13 5	Mars	12 10	12 3
Octobre	13 6	13 0	Avril	13 4	12 7
Novembre	13 1	12 7	Mai	13 5	13 0
Décembre	12 10	12 6	Juin	13 4	13 1

	pds.	pcs.
Profondeur moyenne, juin 1887	15	2
do do	13	3½

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc d'amont de la vieille écluse n° 27 du canal Welland, à Port Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Busc d'amont.		Mois.	Busc d'amont.	
	Maxima.	Minima.		Maxima.	Minima.
1887.	pds. pcs.		1888.	pds pcs	pds pcs.
		13 0			
Juillet	14 0	12 9	Janvier	12 10	11 3
Août	13 5	12 2	Février	12 1	11 1
Septembre	13 10	11 6	Mars	13 2	10 11
Octobre	15 9	11 3	Avril	12 11	11 4
Novembre	13 3	11 7	Mai	13 0	11 11
Décembre	14 6		Juin	13 4	11 4

	pds.	pcs.
Profondeur moyenne, juin 1887	13	10
do do 1888	15	2½

ANNEXE No 13.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 8 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux dont j'ai la charge, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

La navigation s'est close à Ottawa et aux Moulins de Kingston le 25 novembre 1887.

Elle s'est ouverte à Ottawa et aux Moulins de Kingston le 4 mai 1888.

Depuis le bief culminant jusqu'à Ottawa, l'eau s'est maintenue à la hauteur voulue sur les buscs des différentes écluses et dans les différents biefs jusqu'à la clôture de la navigation.

Dans les autres biefs jusqu'à Kingston, l'eau est tombée dans la première semaine de septembre au-dessous du niveau nécessaire pour la navigation, au seuil de l'écluse supérieure à Newboro, et a continué de baisser jusqu'à la fin de la saison, époque à laquelle l'eau n'avait que 4 pieds 6 pouces de hauteur sur le busc.

Dans le bief des Moulins de Kingston, l'eau était à l'ouverture de la saison de 6 pieds 6 pouces sur le seuil de l'écluse d'amont aux Moulins de Kingston, mais elle est tombée le 8 août au-dessous des 5 pieds 10 pouces réglementaires, et a continué à tomber jusqu'à la fin de la navigation, époque où l'eau n'était que de 4 pieds 1 pouce sur le busc d'amont. La crue des eaux de la rivière Rideau a été presque insignifiante, en conséquence de la fraîcheur des nuits et de la fonte graduelle des neiges.

De Kingston la neige n'a pas été abondante et nous n'avons pas été capable d'avoir notre réserve ordinaire d'eau dans les lacs Mud, Opénicon, Sand et Cranberry, sur lesquels nous avons à compter pour maintenir le niveau du bief des Moulins de Kingston.

On n'a plus aujourd'hui la ressource des réserves autrefois retenues par des barrages dans les lacs Rock, Buck, et Devil, ces barrages ayant été abandonnés par leurs propriétaires, et le surcroît des eaux se dépense aujourd'hui dès la saison des crues alors qu'on n'en a pas besoin.

L'emplacement du barrage qui contrôlait les eaux des lacs du groupe du lac Bock a été acheté et on se propose de reconstruire le barrage cet hiver. Il a aussi été entamé une correspondance avec M. Chaffey en vue de l'achat des emplacements des barrages qui contrôlaient les lacs du groupe du lac Buck.

En conséquence du peu d'élevation de l'eau dans le canal durant l'été dernier, causée par la sécheresse persistante de la saison, les fréteurs se sont plaints de l'accumulation de gravier et d'argile dans les tranchées et au pied des écluses. Notre outillage est insuffisant pour enlever ces accumulations, et il ne nous reste en conséquence que la ressource de faire ouvrir un chenal par un plongeur et un aide, ce qui est long et dispendieux. On devrait se procurer sans délai un dragueur qu'on emploierait à approfondir les tranchées et à raser les nombreux hauts-fonds qui se sont formés depuis la construction du canal.

Les principales réparations faites aux constructions sont les suivantes :

Moulins de Kingston.

Réparé le pont tournant; réparations générales aux portes d'écluses; poulies neuves; le bois nécessaire pour une paire de vantaux est sur les lieux.

Moulins de Brewer en aval.

Agrandi la pile et renouvelé le quai; déposé du gravier sur le barrage, et fait diverses autres réparations à la station.

Moulins de Brewer en amont.

Posé une paire de balanciers neufs, quatre poulies neuves; réparé une paire de vantaux.

Barrage de Morton.

Réparé le barrage.

Jones' Falls.

Un balancier neuf, des poulies neuves; réparations au mur de soutènement.

Station de Davis.

Posé quatre poulies neuves et fait diverses réparations aux portes; construit une barraque pour un des éclusiers.

Station de Chaffey.

Une paire de balanciers, et réparations générales.

Newboro'.

Reconstruit le pont, 80 pieds d'ouverture; reconstruit la culée de l'ouest en pierre, réparé la culée de l'est.

Narrows.

Réparé la maison du gardien de l'écluse, et l'écluse en général.

Poonamalie.

Déposé le bois nécessaire pour des portes d'écluses.

Smith's Falls (écluse simple).

Renouvelé une paire de vantaux, un balancier à la porte d'amont et des poulies.

Smith's Falls (écluses accolées).

Une paire de vantaux et réparations générales à la station.

Old Slys.

Réparations générales à la station; le bois nécessaire pour deux paires de vantaux est sur les lieux.

Edmond's.

Réparations générales; réparations à la levée.

Kilmarnock.

Réparations au barrage.

Merrickville.

Renouvelé une paire de vantaux, le barrage, et réparé la maçonnerie aux bassins d'amont et d'aval. Le bois nécessaire pour deux paires de vantaux est sur les lieux.

Carrière de Clowe.

Reconstruit le musoir de l'écluse, réparé le barrage en pierre; posé un balancier neuf, et des poulies neuves.

Rapides de Nicholson.

Renouvelé le barrage; réparé la porte d'aval; le bois nécessaire pour une paire de vantaux est sur les lieux.

Rapides de Burritt.

Renouvelé le barrage.

Beckett's Landing.

Renouvelé le pont.

Pont de Lorne.

Replanchié.

Manotick.

Renouvelé le barrage principal, et le bôme à la tête de l'île.

Long Island.

Réparations générales aux écluses; la pierre nécessaire pour renouveler le seuil et le chaperon de l'écluse, a été taillée et apportée sur les lieux.

Black Rapids.

Construit un tablier de bois pour renforcer le barrage plat; rempli de pierre et revêtu de pièces de neuf pouces.

Réparé et rempli de pierre trois piles; planchéié le dessus du barrage en madriers de deux pouces, et déposé en arrière 600 verges cubes d'argile.

Hog's Back.

Déposé du gravier sur le barrage, et fait de petites réparations à la station.

Hartwell's.

Petites réparations, et posé un balancier.

Pont de Little.

Le bois nécessaire pour un nouveau pont tournant a été apporté sur les lieux.

Ottawa.

Une paire de vantaux posés à l'éslase n° 3; 2 paires de cadres de ventelles; 10 poulies; réparations à la porte de l'écluse n° 2; réparations au quai autour du bassin.

Travaux pour lesquels il a été voté des crédits spéciaux.

Prolongement du quai à Ottawa vers le pont de la rue Maria; 200 pieds construits et terminés en conformité du contrat.

Nouveau pont sur la rivière Rideau à Manotick, construit et terminé en conformité du contrat.

Nouveau pont tournant en fer, avec abords et quai en coffrage, sur l'écluse d'amont à Smith's Falls, terminé à l'exception du tablier mobile, du clôturage, des murs latéraux, etc. On s'attend que le pont sera prêt pour la circulation à l'automne.

La navigation n'a aucunement été interrompue, excepté à Newboro et aux Moulins de Kingston, où l'eau étant trop basse quelques navires ont dû être allégés.

Il y a une grande augmentation dans le mouvement par tout le canal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. A. WISE,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du départment des
Chemins de fer et canaux, Ottawa.

ANNEXE No 14.

CANAL DE LA TAY.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 8 octobre 1888.

RAPRORT POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

Les entrepreneurs du canal de la Tay depuis la rue Craig jusqu'à la baie de Beveridge ont terminé leur entreprise en septembre dernier, et leurs dragueurs ont quitté le canal,

Le gouvernement a ce printemps passé un contrat d'entreprise avec MM. Davis et Cie pour terminer le canal depuis la rue Craig jusqu'au vieux bassin à Perth.

Au printemps nous avons fait monter l'eau du canal presque jusqu'au niveau réglementaire, et nous avons permis à des bateaux de plaisance de passer à leurs risques entre Perth et les eaux communiquant avec le canal Rideau ; et des steamers de 5 pieds de tirant sont allés jusqu'au lac.

Aussitôt que les entrepreneurs ont commencé leurs travaux de prolongement, nous avons retiré l'eau du canal afin de leur permettre de travailler le plus avantageusement possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
FRED A. WISE,
Ingénietr contrôleur.

M. A. P. BRADLEY.
Secrétaire du département des
Chemins de fer et canaux, Ottawa.

ANNEXE No 15.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 31 juillet 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel sur les constructions qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

La navigation sur les différents biefs a été close le 25 novembre et rouverte le 30 avril.

Malgré la sécheresse de la saison dernière, on a maintenu l'eau à un niveau raisonnable. A propos de l'alimentation du canal, j'ajouterai qu'il n'y a pas de raison pour que ces constructions manquent d'eau; le fait est qu'on pourrait y maintenir un volume d'eau égal à la moyenne des eaux de juin, si le réservoir d'amont était gouverné dans les intérêts de la navigation au lieu de ne l'être qu'au profit des fabricants de bois, et si les réservoirs étaient entretenus en bon état. Les opérations du commerce de bois auront bientôt pris fin, et alors ces réservoirs pourront être utilisés dans l'intérêt de la navigation. A ce propos, je mentionnerai que l'automne dernier, un commerçant de bois construisait sur ses coupes au moins dix-neuf barrages, dont plusieurs étaient des ouvrages d'importance—l'un étant de plus de 40 pieds de hauteur sur une longueur de 300—et reculait ainsi l'eau sur une étendue de plusieurs milles de terres incultes et sans valeur.

Les travaux suivants, récemment construits par le département des chemins de fer et canaux, m'ont été confiés le 31 mai, et la navigation a commencé dès l'achèvement des ponts tournants, savoir:

Aux chutes Fénelon, écluse, coursier d'alimentation, et pont tournant.
A Buckhorn, écluse, canal, et pont tournant.
A Lovesick, écluse, et barrages.
A Burleigh, écluse, pont tournant, et barrages.
A la Pointe Young, un barrage.
A Lakefield, un barrage.

Le mouvement a déjà été considérable sur les écluses de Buckhorn, Lovesick et Burleigh, et augmentera encore quand tous les obstacles à la navigatian seront disparus et que le chenal sera marqué par des bouées, ce qui se fera bientôt.

Dans le cours de l'année dernière, trois nouveaux bateaux à vapeur ont été mis entre Lakefield et le lac Balsam. Il y a aujourd'hui treize bateaux à vapeur dans ces eaux.

Le nombre total des éclusées a été de 1,140. Le plus grand nombre, soit 592, a eu lieu à Bobcaygeon.

Le mouvement de la navigation sur les eaux en amont de Lakefield, a grandement augmenté depuis qu'on a forcé les fabricants de bois à se servir d'un chenal à part sur le lac Katchewannœ.

La navigation n'a été interrompue que pendant un court espace de temps vers la fin de la saison, quand les eaux ont été retirées des lacs Pigeon et Buckhorn, pour faciliter les travaux de réparation au barrage de Buckhorn.

Les réparations et autres ouvrages suivants ont été faits aux différentes stations entre Trenton et le lac Balsam.

Rosedale.

Il y a à cette station une écluse et un barrage sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario.

Chutes Fénelon.

Les travaux consistent en un coursier d'alimentation, deux écluses accolées et un pont tournant, récemment construits par le département des chemins de fer et canaux.

Lindsay.

Les travaux consistent en un barrage et une écluse. Cette dernière est sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario. Le barrage est en bon état.

Rivière Scugog.

Les obstacles à la navigation sous forme de troncs d'arbres enfoncés dans la dite rivière, ont été enlevées. Un feu a été tenu sur la bâtisse qui est à l'embouchure de la rivière, durant la dernière saison.

Bobcaygeon.

Les travaux de cette station consistent en un canal, une bâtisse et deux barraques. Nombre d'entretoises neuves ont été posées du côté d'aval du barrage; et on a mis du gravier sur celui-ci. Il a été voté un crédit pour un nouveau barrage, dont le besoin se fait grandement sentir. L'année dernière, il a été voté un crédit pour le replanchéiage du radier en madrier. Je me suis apperçu en faisant une nouvelle visite aidé d'un plongeur, que les réparations qu'on avait l'intention de faire ne seraient pas suffisantes, et j'ai cru devoir ajourner les travaux jusqu'à ce qu'on y ait affecté un crédit suffisant pour des ouvrages permanents. Les travaux préliminaires commenceront à la clôture de la navigation. On a aussi ajourné les travaux nécessaires à la porte d'aval jusqu'à ce qu'on refasse le radier.

Buckhorn.

Il y a à cette station un canal, une écluse, un pont tournant, un barrage incliné et des déversoirs. Un éperon d'environ 80 pieds de longueur du côté du sud, était tel qu'il a fallu prendre les mesures nécessaires pour l'empêcher d'être détruit par l'eau pendant la crue du printemps. Une partie du crédit destiné au barrage de la rivière des Sauvages a été appliquée à cette fin et on a construit deux nouveaux déversoirs et démoli le vieux barrage en terre. Ces travaux ont été d'un avantage considérable et ont permis de beaucoup mieux contrôler les eaux, comme on a pu en juger au printemps dernier, alors que l'eau n'a atteint qu'un niveau de 27 pouces sur le couronnement du barrage, ce qui est environ 18 pouces de moins haut que le niveau ordinaire des crues du printemps.

Lovesick.

Les travaux à cette station consistent en trois barrages et une jetée récemment construite.

Burleigh.

Les travaux consistent ici en trois barrages, deux écluses accolées et un pont tournant, construits récemment.

Rivière des Sauvages.

Deux petits caissons ont été mis dans la tranchée à la décharge du lac Stoney dans la rivière des Sauvages, en laissant entre eux un passage de sept pieds de largeur muni d'aiguilles (*stop logs*). Ce barrage a été construit de façon à nuire le moins possible au cours de cette rivière pendant le printemps. Au moyen de ce barrage on peut maintenir dans le lac une charge de deux pieds et demi au-dessus de zéro.

Pointe de Young.

Il y a ici une écluse et un pont tournant qui sont sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario, ainsi qu'un barrage à aiguilles (*stop log*) récemment construit par le département des chemins de fer et canaux.

Lakefield

Il y a en cet endroit un barrage à aiguilles (*stop log*) récemment construit.

Rapides de Whitlaw.

Les travaux consistent ici en une écluse, un barrage à aiguilles (*stop log*) et un barrage incliné. Une partie du tablier inférieur du barrage incliné, qui avait été enlevée par la glace, a été remplacée ainsi qu'un certain nombre d'entretoises. La sciure de bois en cet endroit est un grand inconvénient, tellement que souvent le matin il est presque impossible d'ouvrir les portes, et l'effort nécessaire pour les ouvrir fatigue les portes.

Rivière Otonabee.

On a continué les travaux d'enlèvement des obstacles à Yankee Bonnet et à l'île de Robinson, où l'on a aujourd'hui un chenal raisonnable. A l'embouchure de la rivière au lac Rice la sciure de bois a complètement fermé deux des trois chenaux par lesquels la rivière entre dans le lac, et il en sera bientôt de même du troisième. Il a été voté un crédit l'année dernière pour l'enlèvement de cette sciure de bois, mais comme les fabricants continuaient à déposer leur sciure dans la rivière, j'ai jugé à propos d'employer l'argent à des fins plus utiles.

Hastings.

Les travaux de cette station consistent en une écluse, un pont tournant et un barrage incliné. Une partie du tablier inférieur du barrage, ainsi que des pièces de fondation ont été emportées pendant les grandes eaux du printemps. Quand on a retiré l'eau, on a trouvé que l'état des fondations du tablier inférieur et du reste du barrage était de nature à inspirer des craintes pour sa sécurité. L'absence de l'eau rendait l'occasion favorable pour faire les réparations nécessaires, et j'ai fait poser une nouvelle fondation sous le tablier inférieur, sur toute la longueur du barrage. Cette construction est maintenant en bon état.

On a enlevé des cailloux et fait un chenal raisonnable à travers la barre, a environ deux milles en aval de Hastings ainsi qu'à environ un mille plus loin. Ces chenaux ont une profondeur de 5 pieds et sont larges de 30. Il y aura à porter leur largeur à 50 pieds et à y placer des bouées.

Chutes Heely.

Il y a à cette station un barrage grâce auquel la navigation peut atteindre Hastings, à une distance de seize milles. La saison a été si peu favorable aux travaux à faire à ce barrage qu'on a dû ajourner l'emploi du crédit à cette fin.

Rapides de Chisholm.

Les travaux consistent ici en un canal d'environ un demi-mille de longueur, une écluse et un barrage incliné. Les écluses sont en bon état, mais ne peuvent servir à cause des ponts qui appartiennent au comté et au chemin de fer Ontario Central. Si ces ponts étaient remplacés par des ponts tournants, on ouvrirait à la navigation une distance de vingt-cinq milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. Bradley,

Secretaire, département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No 16.

NAVIGATION DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR CONTROLEUR.

OTTAWA, 14 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les différents travaux qui ont été exécutés dans l'intérêt de la navigation de la rivière Trent, dans le cours du dernier exercice, entre le village de Lakefield, à neuf milles en amont de la ville de Peterboro', et le point culminant, c'est-à-dire le lac Balsam, de façon à donner un niveau de 5 pieds sur les seuils d'écluse.

A commencer par Lakefield ces travaux sont dans l'ordre suivant:

Lakefield.

Il n'a pas été fait d'autre chose que la construction d'un nouveau barrage régulateur pour contrôler l'eau du lac Katchewannoe, lequel a été terminé de bonne heure en 1889.

Pointe de Young.

Mêmes observations. Il n'a rien été fait depuis la construction d'un barrage pour contrôler l'eau du lac Stony en 1885. Il y a ici une écluse pour l'évitement des rapides entre le lac Stony et le lac Katchewannoe. Cette écluse a sept pieds de chute.

Burleigh.

A cet endroit, les travaux s'étendent depuis le lac Stony en aval jusqu'au lac de la baie du Daim, en amont. Ils comprennent aussi les rapides et le lac Lovesick, et embrassent une distance de deux milles et quart.

A Burleigh, ces travaux consistent en deux écluses accolées et un barrage régulateur traversant la rivière principale pour exhausser l'eau jusqu'au niveau du lac Lovesick, et noyer plusieurs rapides intermédiaires ; d'autres barrages plus petits ont aussi été construits pour contrôler les issues comme celles du ruisseau de Perry, etc. Un pont tournant a aussi été placé à l'entrée de l'écluse d'amont pour le service d'un chemin de colonisation en cet endroit. C'était la dernière construction à faire, et avec elle était terminé l'ensemble des travaux au mois de juin dernier.

A Lovesick les travaux consistent en une écluse, avec jetées conductrices aux deux extrémités, un barrage régulateur pour contrôler l'eau de la baie du Daim, et un glissoir.

Les écluses à Burleigh ont une chute de 25½ pieds, et celle de Lovesick de 3½ pieds ; chute totale 29 pieds.

Canal Buckhorn.

A cette station les travaux sont situés sur la rive nord des rapides de Buckhorn, et ont environ un quart de mille de longueur. Ils consistent en une écluse entre la baie du Daim et le lac Buckhorn, avec jetées aux deux extrémités, un barrage régulateur, et un glissoir avec excavation aux deux extrémités de l'écluse pour les issues du canal. Il a aussi été construit un pont tournant sur l'écluse pour faciliter la circulation du public.

Cette écluse conduit en remontant au bief des lacs de Buckhorn, Chemong et Pigeon, qui s'étend jusqu'à Bobcaygeon. Elle a dix pieds de chute.

Bobcaygeon.

Ici l'écluse date de dix ans; elle a été construite, je crois, par le gouvernement de l'Ontario. Je ne sache pas qu'il ait été récemment fait de travaux en cet endroit L'écluse a huit pieds de chute.

Chutes de Fénelon.

Ce canal est dans le village de Fénelon et consiste en deux écluses accolées avec en amont un tronçon de canal de peu de longueur et conduisant au lac Cameron.

Il a été construit des jetées à l'entrée d'aval, et un pont tournant sur l'écluse supérieure pour le service de la principale entrée du village du côté de l'ouest.

On a préparé et taillé de la pierre pour une pile de tablier mobile au pont du chemin de fer Victoria situé à peu de distance en amont des écluses, mais il n'a encore rien été fait pour la construction de ce pont tournant.

Le pont tournant construit sur l'écluse d'amont comme il est dit ci-dessus, a été le dernier ouvrage fait, et a été terminé au mois de juin dernier. La chute totale est de 23½ pieds.

Rosedale.

Il y a à cet endroit, qui est près du lac Balsam, une vieille écluse autrefois entretenue par le gouvernement de l'Ontario. Autant que je sache, il n'a rien été dépensé depuis un certain temps sur cette construction. Sa chute est de trois pieds.

Tels sont tous les travaux qui s'échelonnent depuis Lakefield jusqu'au niveau culminant dans la voie navigable qui s'étendrait depuis Trenton jusqu'au lac Huron. Ces travaux sont presque tous à peu près terminés à l'exception du curage de quelques-uns des chenaux qui les séparent. Ce curage reste encore à faire pour perfectionner cette voie, ainsi que différentes réparations et le renouvellement de quelques-uns des travaux déjà vieux, sur lesquels il a déjà été fait des rapports à votre département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. STARK,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer.
Ottawa.

ANNEXE No 17.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 28 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre :—

La navigation s'est fermée le 7 janvier et s'est ouverte le 28 avril, cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Année.	Vaisseaux.		Tonnage.		Péages perçus.	
	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.
1887.	Nomb.	Nomb.	Ton'x.	Ton'x.	$ cts.	$ cts.
Juillet	150	102	9,432	8,160	128 15	117 48
Août	171	115	6,020	5,071	142 18	53 75
Septembre	176	146	5,641	5,351	144 50	125 20
Octobre	180	155	12,011	10,017	194 20	165 72
Novembre	140	110	6,274	4,606	95 14	63 86
Décembre	94	132	9,000	5,000	105 10	175 15
1888.						
Janvier	1	1	75	34	58	2 11
Avril	2	1	50	29	96	60
Mai	160	120	13,215	10,501	215 05	184 06
Juin	120	84	6,232	4,320	144 50	128 20
Totaux	1,194	966	67,950	53,089	1,170 36	1,016 13

A ce chiffre total de $2,186.49 de péages perçus, il faut ajouter la somme de $450 payée comme commutation par le steamer *Marion*, ce qui porte le grand total à $2,636.49.

Les écluses et autres constructions du canal sont restés en bon état durant l'année, et n'ont nécessité que des travaux de réparations ordinaires.

Je dois néanmoins attirer l'attention sur l'état de délabrement du mur de soutènement du côté ouest du canal, au sujet duquel il vous sera soumis un rappart.

Les réparations nécessaires à l'entrée sud du canal, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'an dernier, ont été faites d'une façon satisfaisante.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLY,

Ingénieur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Ottawa.

ANNEXE No 18.

NAVIGATION DU ST-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	À	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermé-diaires.	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cape Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cape Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Pointe Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's Landing	Canal Cornwall	10½	1,065¼
Dickinson's Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île de Croyle	Pointe-Farran	¾	1,071
Ext. sup. de l'île de Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité sup. de Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Tête des rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635¾
Pied de l'île de Ste-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,188¾ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 19.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses. No.	Ecluses. Ascens. à l'eau basse.		Digues. No.	Digues. Longueur.	Digues. Hauteur.	Longueur de canal artificiel à chaque station.
		Milles.		Ascens. pds.	pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82	0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	
2	Hartwell's	4¼	2	22	0	......	100	28	4·00
3	Hogsback	5½	2	13	6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10	0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27	0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10	6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15	2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10	0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25	0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4	9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10	10	1	343	8	0·06
12	Old-Slys	60½	2	15	6	1	250	20	0·25
13	Smith's-Falls	61½	4	33	9	2	600	24	0·13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7	9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4	0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	....	.....	292	3				
				Chute.					
16	Isthmus	87½	1	4	0	......	....	....	1·25
17	Chaffey's	92	1	12	6	......	....	....	0·13
18	Davis	94½	1	9	0	1	300	15	0·06
19	Jones'-Falls	97¼	4	60	0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Upper-Mills	108¼	2	19	0	1	200	20	1·75
21	do Lower-Mills	110	1	14	2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46	8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	......	......	......	......	....	....	....
	Chute totale à l'eau basse	....	......	165	4	......	....	....	....
	Total	....	47	....		24	15,472	....	16·46

ANNEXE No 20.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1887, et de leur ouverture au printemps de 1888.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	30 novembre 1887.	1er mai 1888.
Canal Beauharnois	1er décembre 1887.	1er mai 1888.
Canal Cornwall	4 décembre 1887.	2 mai 1888.
Canal Williamsburg	5 décembre 1887.	2 mai 1888.
Canal Welland—		
Nouveau canal / Ancien canal	5 décembre 1887.	1er mai 1888.
Ecluse et digue Sainte-Anne	28 novembre 1887.	2 mai 1888.
Canal Carillon / Canal Grenville	30 novembre 1887.	2 mai 1888.
Ecluse et digue de la Culbute / Chute à Blondeau	30 novembre 1887.	2 mai 1888.
Rideau { Kingston Mills / Ottawa	25 novembre 1887.	3 mai 1888.
Ecluse Saint-Ours	25 novembre 1887.	19 avril 1888.
Canal Chambly	1er décembre 1887.	8 mai 1888.
Canal Erié (New-York)	1er décembre 1887.	10 mai 1888.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	7 janvier 1888.	28 avril 1888.
Travaux du canal Trent	25 novembre 1887.	20 avril 1888.

ANNEXE No 21.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1887 et le 30 juin 1888.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Chemins de fer subventionnés	Contrat 8,814...	Cie du Grand ch. de f. du Nord.	19 août 1887	Subvention, depuis ½ mille à l'ouest de New-Glasgow jusqu'à Montcalm, Qué.
do	do 8,815...	Cie du Grand ch. de fer Central du Nord-Ouest..................	12 sept. 1887	Subvention, depuis Brandon sur le ch. de fer du Pacifique Canadien jusqu'à Battleford, 450 milles (terres).
do	do 8,829...	Cie de c. de f. des Comtés de l'O	22 juillet 1887	Convention supplémentaire, *re* débentures à 5 pour 100, etc. (modifie le nº 8,701).
do	do 9,277...	Cie du c. de f. des do	9 février 1888	Convention *re*, actions-débentures, 4 pour 100 d'intérêt payables par le gouvernement.
do	do 8,901...	Dominion Lime Company........	12 octobre 1887	Subvention, depuis le raccordement avec le chem. de fer Québec-Central, 3e concession de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Dudswell Lime Co., et de la Dominion Lime Co., comté de Wolfe, Québec.
do	do 8,910...	Cie du c. de f. d'emb. de Harvey	3 do 1887	Subvention, depuis le terminus sud du ch. de fer Albert jusqu'à Harvey Bank, N.B., 3 milles.
do	do 8,911...	Cie du ch. de fer des Joggins...	13 do 1887	Subvention, depuis l'extrémité de la partie subventionnée (par la 49e Vic, chap. 10) jusqn'au quai du bassin de Cumberland, N.-E., 1¼ mille.
do	do 8,915...	Cie du ch. de fer Montréal et lac Maskinongé..................	29 sept. 1887	Subvention, depuis St-Félix de Valois jusqu'à St-Gabriel de Brandon, Qué., 10 milles.
do	do 8,944...	Cie du c. f. Jonction de Guelph	5 nov. 1887	Subventioni, 16 milles depuis le chem. de fer du Pacifique Canad en près Campbellville jusqu'à Guelph.
do	do 8,948...	Cie du ch. de fer de Jonction de Beauharnois..................	21 do 1887	Subvention, depuis Ste-Martine jusqu'à Valleyfield, Qué., environ 20 milles.
do	do 8,949...	Cie du ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse..................	12 octobre 1887	Subvention, depuis Lunenburg jusqu'au district de New-Germany, et embranchement jusqu'au quai du chemin de fer Bridgewater, en tout environ 34 milles.
do	do 8,950...	Cie du ch. de fer de Jonction de Montréal et Champlain.........	25 janvier 1888	Subvention, depuis Fort Covington jusqu'à Massena Springs, 21¾ milles.

do	....	do	8,963...	Cie. de pont de ch. de fer de Frédéricton et Ste. Marie......	12 oct.	1887	Convention de subvention, (hypothèque) pont entre Fréderictοn et Sainte-Marie, N.-B.
do	....	do	8,997...	Cie. de c. de f., co. Drummond.	1er déc.	1887	Convention de subvention, ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummond jusqu'au bras Sud Ouest de la rivière Nicolet, environ 12½ milles.
do	....	do	8,998	Cie. de chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord..........	12 déc.	1887	Convention de sub., ligne depuis le village Madoc jusqu'au rac'm nt avec le ch. de f. Ont.-Central, environ 6-94 m.
do	....	do	9,165	Cie. de c. de f. d'emb. de Here'd	31 mars	1888	Convention de subvention, c. de fer depuis l'Intercolonial dans le 8e rang, Cookshire, jusqu'à la station 1010 dans le rang 8, Auckland, comté de Compton, Q., 19½ milles.
do	....	do	9,175	Cie. de ch. de f. Minudie, (li'tée)	26 do	1888	Convention de sub., à partir d'un racco'ment avec le ch. de fer Joggins, près le pont de c. de f. de la riv. Hébert, jusqu'au village de Minudie co. de Cum'land N.E., ½ m
do	....	do	9,282...	Cie. de ch. de fer et de houille de Cumberland..................	12 avril	1888	Convention de sub., Spring-Hill, N.-E. jusqu'au ch de fer Oxford et New-Glasgow, près le village, N.-E. 14 m.
do	....	do	9,286...	Cie. de ch de fer Grand Oc'tal.	16 mars	1888	Convention de subvention, rivière Saint-François à Pierreville, au chemin de fer Grand-Tronc, station de Saint-Grégoire, 21½ milles.
do	....	do	9,290...	Cie. de ch. de fer du Lac-Erié, Essex et Détroit..................	6 avril	1888	Convention de subvention, Walkerville, sur la rivière Détroit, à la station de Cedar-Creek, dans le township S, Colchester, comté d'Essex. Ont.
do	....	do	9,291...	Cie. de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, (limitée)...	8 mai	1888	Convention de subvention, Kentville à Kingsport, comté de King, N.-E.
do	....	do	9,299...	Cie. de ch. de fer Central de Ste-Catherine et Niagara............	5 mars	1888	Convention de subvention, ville de Sainte-Catherine jusqu'au pont qui traverse la rivière Niagara.
do	....	do	9,371...	Cie. de ch. de fer de la Vallée de St-Jean et Rivière-du-Loup	26 juin	1888	Convention de convention, Frédéricton vers Woodstock, N.-B., 44 milles
do	....	do	9,397 ..	Cie. de c. de f., Baie des Chal'rs.	2 juin	1888	Convention de sub., pour appliquer $96,000 de l'Acte 46 V., c. 25, aux 30 milles entre le 40e et le 70e mille, au lieu des 30 derniers milles, de Métapédia à Paspébiac.
do	....	do	9,442...	Cie. de c. de f., Vallée Tobique.	4 sept.	1888	Convention de subvention, depuis la station de Perth-Centre du ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 14 milles vers l'Ile de Plaister Rock.
do	....	do	9,479...	Cie. de ch. de fer, Norfolk-Sud	23 août	1888	Convention de subvention, 17 milles, depuis Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, Ont.
do	....	do	9,480...	Cie. de ch. de f. Ontario et Qué.	4 sept.	1888	Convention de subvention, 65 milles, de London à Chatham, Ont.
do	....	do	9,486...	Cie. de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec..........	31 juil.	1888	Convention de subvention, 20 milles de chemin de fer, de Tamworth à Tweed, Ont.
do	....	do	9,491...	Cie. de ch. de fer de Brantford, Waterloo et Lac-Erié.	16 août	1888	Convention de subvention, 16½ milles de chemin de fer, de Brantford à Waterford, Ont.
do	....	do	9,497...	Cie. de ch. de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan....................	31 do	1888	Trans. des approv'ments de l'Etat, de Régina à Saskatoon.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1887 et le 30 juin 1888.—*Suite.*

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer du Cap-Breton	Contrat 8,827	Isbester et Reid	17 juil. 1887	Construction de la partie du ch. de fer du Cap Breton comprise entre le détroit de Canso et Grand-Narrows, Cap-Breton, N.-E.
do	do 9,494	W. J. Sims	21 juin 1888	Régalage sur le ch. de fer du Cap-Breton, depuis le 20e jusqu'au 24e mille à l'est de Grand-Narrows.
do	do 9,495	Ross et McDonald	26 do 188·	Régalage sur le ch. de fer du Cap Breton depuis le 24e jusqu'au 29½e mille à l'est de Grand-Narrows.
do	do 9,496	John McKeen et Cie	25 do 1888	Régalage sur le C.F. C.-Breton depuis le 42e mille jusqu'au terminus à la Pointe de la Batterie, et embranchement pour raccord avec le c. de f. de la Cie houillère Int'nale.
do	do 9,505	McNeil, McDougall et McNeil	19 do 1888	Régalage, etc., chemin de fer du Cap-Breton, de la station O. au 8e mille
do	do 9,508	McAdam et Grant	19 do 1888	Régalage, etc., ch. de f. du C.-Breton, du 8e au 13e mille.
do	do 9,232	Isbester et Reid	27 fév. 1888	Construction d'un bloc en caissons à la Pointe Tupper, N. E., pour le chemin de fer du Cap-Breton,
Ch. de fer Oxford et New Glasgow	do 8,913	McDonald et O'Brien	3 oct. 1887	Construction d'une section du ch. de fer Oxford et New-Glasgow, depuis la station d'Oxford jusqu'au chemin Oxford et Birch Ridge, N.E., 3 milles.
do	do 8,931	Rhodes, Curry et Cie	17 do 1887	Cons. à la jonction d'Oxford de bâtiments de gare pour le ch. de fer Oxford et New-Glasgow.
do	do 9,001	Gray, McManus, Trites et Cie	8 nov. 1887	Construction d'un embranchement de 28 milles du ch. de fer Oxford et New-Glasgow, de Mingo à Pictou
do	do 9,037	McDonald, O'Brien et Cie	5 jan. 1888	Cons. de la section 1, ch. de fer Oxford et New Glasgow, du ch. Birch Hill à Pugwash, 13 milles.
do	do 9,039	do	5 do 1888	Cons. de la section 3, ch. de f. Oxford et New-Glasgow, de la jonction de Pugwash à Wallace, 7 milles.
do	do 9,042	Stewart et Jones	16 déc. 1887	Cons. de la section 4, ch. de fer Oxford et New-Glasgow, station de Wallace au chemin Mingo, 17 milles.
do	do 9,044	Donald Sutherland	5 jan. 1888	Cons. de la section 2, ch. de fer Oxford et New-Glasgow, de la jonction de Pugwash à Pugwash, 5 milles.
do	do 9,063	Chas. Cammell et Cie (limitée)	28 déc. 1887	Fournir 7,000 tonnes de rails d'acier pour le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, livrés sur le quai du ch. de fer International à Halifax.
do	do 9,226	Archibald Campbell	29 fév. 1888	Fournir 9,000 traverses de pruche pour le ch. de f. Oxford et New-Glasgow, livrées 7,000 entre la riv. Dewais et la riv. aux François, 2,000 à l'ouest et près le c. Mingo.

do	do	9,234...	J. C. McDougall et T. Giles.....	26	mars	1888	Construction d'un quai au havre de Pugwash, N.-E., chemin de fer Oxford et New-Glasgow.
do	do	9,295...	R. L. Black	28	avril	1888	Fournir 91,000 traverses pour le chemin de fer Oxford et New-Glasgow.
do	do	9,458...	McDougall et Giles....	19	juillet	1888	Construction d'une section de ¾ de mille du chemin de fer Oxford et New-Glasgow, depuis la station 220 embranch. de Pugwash, jusqu'au quai du C.F. Pugwash
Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard	do	9,009...	Barrow Hematite Steel Co. (à responsabilité limitée).....	5	oct.	1887	Fournir 500 tonnes de rails d'acier à rebord, 50 lbs par verge, et plaques pour éclisses, pour le chemin de fer de l'I. P.-E., livrées à Charlottetown, I P.-E.
do	do	9,034...	Patent Nut and Bolt Co. (à responsabilité limitée)......	28	oct.	1887	Fournir 4 tonnes de boulons et écrous pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, livrées à bord du navire à Barrow-in-Furness.
do	do	9,236...	John R. Larkin.....	17	janv.	1888	Livrer des traverses pour le chemin de fer de l'I.P.-E. 37,000 de pruche et 10,000 d'épinette noire, entre les stations Wellington et Bloomfield.
do	do	9,237...	A. McKinnon.........	18	do	1888	Livrer, pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 10,000 traverses de pruche à la station Coleman.
do	do	9,238...	Richard Smallman......	17	do	1888	Livrer, pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 1,500 traverses de pruche à la station O'Leary.
do	do	9,239...	F. T. Arsenault..........	17	do	1888	Livrer, pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 1,500 traverses de pruche entre les stations du Nord et Saint-Nicholas.
do	do	9,240..	Robert Ellis (aîné)...............	17	do	1888	Livrer, pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 5,000 traverses de pruche à la station O'Leary
do	do	9,241...	Donald McKenzie.............	17	do	1888	Livrer, pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 500 traverses de pruche à la station du Nord.
do	do	9,242...	Edward Lidstone	18	do	1888	Livrer, pour le chemin de fer de l'I.P.-E., 800 traverses de pruche entre le lot 10 et la station de Bloomfield.
do	do	9,243...	Neil Buchanan.......	17	do	1888	Livrer, pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 600 traverses de pruche sur le chemin de fer de l'I.P.-E
do	do	9,380...	Archibald et Cie	23	mai	1888	Fournir 6,500 ton de houille pour le ch. de fer de l'I P.-E
do	do	9,395...	Barrow Hematite Steel Co (à responsabilité limitée) ..	8	do	1888	Fournir 400 tonnes de rails d'acier à rebord, 50 lbs. par verge, pour le chemin de fer de l'I P.E
do	do	9,396...	Bayliss, Jones et Bayliss	11	do	1888	Fournir 3 tonnes de boulons et écrous pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.
Chemin de fer Intercolonial..........	do	8,927...	Cie houillère Intercoloniale..... (à responsabilité limitée)	1er	juil.	1887	Fournir 24,000 tonnes (2,240 lbs.) de houille pour le ch de fer Int. livrées à bord des wagons de ch. de fer, sur la voie d'évit. de Drummondville, ainsi que demandé par le garde-magasin pour l'ex comm. le 30 juin 1887
do	do	8,934...	John F. Teed	16	sept.	1887	Hangar et plateforme à houille à Amherst, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do	8,935..	do	13	do	1887	Réservoir de la capacité de 15,000 gallons à Indiantown pour le ch. de fer Int. (embranchement d'Indiantown).
do	do	8,936...	G. O. Dunham.........................	12	do	1887	Forge, Moncton, pour le chemin de fer Intercolonial.

Liste des contrats passés entre le 1er juillet 1887 et le 30 juin 1888—*Suite.*

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Chemin de fer Intercolonial	Contrat 8,937....	C. Gagnon..	30 juillet 1887	Remblai et abords du pont sur pilotis de l'embranch. de Sackville, au quai du ch. de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, à Sackville, N.-B., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,938...	R. R. Call	23 août 1887	Hangar et plat forme à houille à Sainte-Flavie, P.Q., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,939...	do	9 sept. 1887	Cendrier en pierre à Sainte-Flavie, P.Q., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,940...	James Brown..................	17 août 1887	Rallonge au hangar à fret, jonction de Kent, pour le ch. de fer Intercolonial.
do	do 8,941...	T. C. Connor et R. C. Donald..	9 sept. 1887	Reconstruction du quai n° 2 à Richmond, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,942...	A. McQueen et H. Cameron	17 août 1887	Hangar à fret à Antigonish, N.E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,943...	John F. Teed........................	9 sept. 1887	Atelier de peinture à Moncton, N.B., pour le ch. de fer Int.
do	do 8,946...	Jas. Brown.	16 do 1887	Construction d'un hangar et d'une plateforme à houille à Shédiac, N.B., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,951...	Wm. Starkey........................	26 do 1887	Construction de six réservoirs de la capacité de 50,000 galls. à Hampton, Petitcodiac, Pin-Rouge, St-Fabien, Ste-Anne et St-Charles, pour le ch. de fer Intercolonial
do	do 8,953...	Jas. Brown........................	21 do 1887	Gare et hangar à fret, Adamsville, N.B., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,954...	Jas O. Fish........................	9 do 1887	Réparer le quai de Newcastle, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,955..	Henry White	12 do 1887	Maçonnerie sous le passage à niveau, à Bathurst, N.-B., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,956...	D. Gallant.	31 août 1887	Rallonge et réparations, gare de Rogersville, N.-B., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,978...	A. Grant et Fils	9 sept. 1887	Construction d'un viaduc en bois au passage à niveau de Morency, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,979...	E. T. Nesbitt.	16 do 1887	Construc. d'un abri paraneige à St-Arsène, pour le ch. Int
do	do 8,980...	do	16 do 1887	do do près l'Ile Verte do
do	do 8,981...	David Roy et Frère.	9 août 1887	Construction d'une gare au Cap Saint-Ignace do
do	do 8,982...	John P. Mowat	25 sept. 1887	do do à Flatlands.

do		do	8,983...	Barry et Powers	16	do	1887	Construct d'une clôture paraneige, 1,000 perches linéaires, entre Ste-Flavie et Lévis, pour le ch de f. Intercolonial.
do		do	8,984...	Philibert Ouellet	16	do	1887	Construction d'une rallonge à l'atelier des machines, Rivière-du-Loup, pour le chemin de fer Intercolonial.
do		do	8,986 ..	Cie. de chemin de fer et houillère de Cumberland	30	juillet	1887	Fournir 120,000 tonnes de houille, pour le chemin de fer Intercolonial, livrées à la jonction de Spring-Hill.
do		do	8,989 ..	A. Grant et Fils	25	sept.	1887	Construction d'un abri paraneige près la gare d'Assametquagan, pour le chemin de fer Intercolonial.
do		do	8,990...	Jas. Brown	12	oct.	1887	Construction d'une plateforme à houille à Dorchester, N.-B., pour le chemin de fer Intercolonial.
do		do	8,991...	do	12	do	1887	Construction d'une plateforme à houille à Sussex.
do		do	8,992...	Carrier, Lainé et Cie	16	sept.	1887	Construction d'abris paraneige en fer :— { 1,000 pieds linéaires, à $\frac{3}{4}$ mille au sud d'Harlakon; 300 do à $\frac{1}{2}$ mille au nord do; 564 do à $\frac{1}{8}$ mille au nord do }
do		do	8,993...	R. R. Call	17	oct.	1887	Const. de clôtures paran. entre Newcastle et Campbellton.
do		do	8,994...	Angus McQueen et Cie	22	do	1887	Construction d'un caisson à Pictou, N.-E., près la remise aux locomotives, chemin de fer Intercolonial.
do		do	9,006...	Jas. Brown	17	do	1887	Construction de clôtures paraneige entre Moncton et Newcastle, chemin de fer Intercolonial
do		do	9,036 ..	J. F. Teed	22	nov.	1887	Construction d'un hangar et d'une plateforme à houille, jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial
do		do	9,054...	Dubs et Cie., de Glasgow, Ecosse			1888	Construction de cinq locomotives à quatre roues, livrées à Halifax, en entrepôt, chemin de fer Intercolonial.
do		do	9,174...	Cie. Macdonald (limitée)	6	fév.	1888	Monter des tuyaux pour chauffer à la vapeur l'atelier de peinture de Moncton, chemin de fer Intercolonial.
do		do	9,228...	McQueen et Cameron	4	do	1888	Construction d'un hangar à houille pour le chemin de fer intercolonial, à Stellarton, N.-E
do		do	9,284...	Wm. Lewis et Fils	22	do	1888	Construction de deux viaducs pour le chemin de fer Intercolonial à Roaches, près Nappan, N.-E., et à Middle-River-Road, près Bathurst, N.-B.
do		do	9,292...	Robt. Smith	6	mars	1888	Construction d'un ponton et d'un hangar, Lévis, pour l'embranchement St-Charles, ch. de fer Intercolonial.
do		do	9,315...	John F. Teed	10	avril	1888	Construction d'un quai en pilotis et d'un hangar à fret à la créosote à Pictou, N.-E., pour le ch. de f. Intercolonial.
do		do	9,331...	Julien Chabot			1888	Pour le service de son steamer *Admiral* sur la baie des Chaleurs, entre Dalhousie et Gaspé ou à autres points si requis se raccordant avec le ch. de fer Intercolonial, pendant cinq ans.
								Clôtures sur le chemin de fer Intercolonial :—
do		do	9,357...	D. Hallisey	17	mars	1888	640 perches, entre la jonct. Windsor et Mount-Uniacke.
do		do	9,358...	J. C. Calhoun	17	do	1888	{ 126 do la jonct. Painsec et Pointe-du-Chêne. 640 do Newport et Windsor. 840 do Amherst et la jonction Painsec. }
do		do	9,359...	Jas. Geddes	17	do	1888	3,676 do Moncton et Newcastle.
do		do	9,360...	Sumner et Cie	17	do	1888	{ 1,280 do Saint-Henri et Chaudière. 4,875 do Campbellton et Sainte-Flavie. }
do		do	9,361...	Dan. Gunn	17	do	1888	2,160 do Truro et Londonderry.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1887 et le 30 juin 1888—*Suite*.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer Intercolonial	Contrat 9,362	S. M. Dunn	17 mars 1888	1,450 perches, entre Newcastle et un point cinq milles à l'est de Beaver Brook.
do	do 9,363	Sutherland et McQuarrie	17 do 1888	510 do Sussex et Bloomfield. 3,840 do Sainte-Flavie et la Rivière-du-Loup.
do	do 9,364	Humphreys et Trites	10 do 1888	1,090 do Boundary-Creek et Penobsquis.
do	do 9,356	Canada Locomotive & Engine Co. (resp. limitée)	25 mai 1888	Quatorze locomotives, à quatre roues massives, pour le chemin de fer Intercolonial.
				Clôtures sur le chemin de fer Intercolonial—
do	Contrat 9,376	Robt. Maxwell	16 avril 1888	Entre Londonderry et Spring-Hill, 5,040 perches. do Spring-Hill et Amherst, 1,520 perches. do Mulgrave et Antigonish, 3,100 perches
do	do 9,377	James Graham	17 mars 1888	do Jonction de Windsor et Truro, 2,300 perches. do Pictou-Landing et Saint-Martin, 320 perches. do Antigonish et New-Glasgow, 3,000 perches. do Riverside et Valley, 2,400 perches.
do	do 9,378	R. R. Call	28 avril 1888	do Red-Pine et un point cinq milles au sud de Petite Roche, 775 pieds. do Belladune et Rivière Jacquet, 20 perches. do Charlo et la jonction Dalhousie, 75 perches.
				Vieilles solives pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 9,379	Wm. Lewis et Fils	1er mai 1888	3 paires d'une portée de 19½ pieds, 1 paire d'une portée de 18 pieds, 2 paires d'une portée de 17½ pieds. 4 paires d'une portée de 15 pds, 1 paire d'une portée de 14½ pds, 3 paires d'une p. de 14 pds, 6 paires d'une p. 12 pds.
do	do 9,394	Barrow Hematite Steel Co. (resp. limitée)	8 do 1888	Fournir 5,000 tonnes de rails d'acier à rebord (67 lbs. par verge) pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 9,405	Cie de messagerie Int'niale	15 juin 1888	Opérations de messageries sur le ch. de fer Intercolonial et le ch. de fer de Prolongement-Est
do	do 9,439	Cie. houillère de l'Acadie (resp. limitée)	15 juillet 1888	Fournir environ 15,000 tonnes de houille pour le ch. de fer Intercolonial pendant 12 mois depuis le 1er juillet 1888.
do	do 9,440	Black Diamond Coal Co. (resp. limitée)	28 juin 1888	Fournir environ 15,000 tonnes de houille pour le ch. de fer Intercolonial, pendant 12 mois depuis le 1er juillet 1888.

do	do	9,443...	Etienne Dussault.	21 mai 1888	Rallonge au quai du ch. de fer Intercolonial à Lévis, Qué
do	do	9,460...	Cie houillère Internationale (limitée)	28 juin 1888	Fournir 15,000 tonnes de houille, pour le ch. de fer Intercolonial, pendant un an.
do	do	9,461...	Cie. de ch. de fer et houillère de Cumberland (limitée)	12 juillet 1888	Fournir 125,000 tonnes de houille pour le chemin de fe Intercolonial, pendant un an.
do	do	9,462...	Cie. houillère Phœnix (limitée)	4 do 1888	Fournir 20,000 tonnes de houille pour le chemin de fer Intercolonial, pendant un an.
do	do	9,471...	S. D. Oakes.	11 do 1888	Construction d'un quai en caissons à Mulgrave, N.-E., pour le ch de fer Intercolonial.
do	do	9,472...	B. Flynn.	11 do 1888	Construction de deux débarcadères d'hiver en caissons à Pictou, N.-E., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	do	9,473...	J. et A. Carson.	11 do 1888	Rallonge et changements à la gare des voyageurs, à Pictou, N.-E., pour le ch. de fer Intercolonial
do	do	9,481...	McQueen et Cameron	28 juin 1888	Prolongement du hangar à fret à Westville, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do	9,490...	Rousseau et Mather. Cie. de ponts en fer de Montréal, Hochelaga	14 mai 1888	Deux arches de pont en acier ou en fer sur la rivière de l'Ile Verte, chemin de fer Intercolonial.
Canal Welland	do	8,947...	Lalor et May	6 oct. 1887	Pierre pour parer ou protéger la digue de Dunnville, canal Welland.
do	do	120,567... 26 juillet.	Heysel Frères	20 juillet 1888	Soumission acceptée pour 178 pierres de limite, terrains du canal Welland, Allanburg à Port-Colborne.
do	do	9,601...	Robt. Weddell	28 août 1888	Un pont tournant en treillis d'acier sur le creek Chippewa, comté de Welland.
Canal Rideau.	do	8,920...	Mills et Corbett	19 oct. 1887	Abords du pont tournant, Smith's-Falls, canal Rideau.
do	do	8,974...	Burns et Smith	14 nov. 1887	Caissons, etc., pour les abords du pont, Smith's-Falls, canal Rideau.
do	do	8,975...	do	14 do 1887	Reconstruction du tablier du pont de Manotick, c. Rideau.
do	do	9,007..	Robert Cummings.	16 do 1887	Construction de 200 pieds de quai en caisson, à l'ouest du bassin du c. Rideau, près la rue Maria, Ottawa.
Canal Tay	do	9,406...	W. Davis et Fils	12 juillet 1888	Prolongement du canal Tay, dans la ville de Perth, bassin, quais, etc.
do	do	9,482...	Robert Weddell.	22 août 1888	Construction de 3 ponts sur le canal Tay, à Perth, Ont.
Canal Lachine	do	9,488...	Alexander de Lorimier	16 do 1888	Mur en moëllons bruts, canal Lachine, en aval de l'écluse de la côte Saint-Paul, environ 800 pds. de long.
Navigation de la Trent.	do	8,917...	Robert Weddell.	14 sept. 1887	Ponts, à Buckhorn, Burleigh et Fenelon Falls, Trent.

H. A. FISSIAULT.

OTTAWA, 21 novembre 1888.

ANNEXE

ETAT

1° Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Chemin de fer Intercolonial.	
29 mars '88	1 an	Canada Ry. News Co.	Permis de vendre des livres à la gare de Saint-Jean.	....
1er juill. '88	do	do	Permis de vendre des livres, etc., sur les trains de l'Intercolonial.	....
1er do '88	do	Jos. Fortin..............	Permis de vendre des livres, etc., de la Pointe-Lévis à Campbellton	....
21 févr. '88	5 do	King Frères	Affermage du quai de Hadlow, comté de Lévis et des lots A, B, C, près de là.	Quai..................
			Canal Cornwall.	
13 mars '88	Dur. bon plais du gouvern.	Lemay et Campbell.	Lot de la rue Water, Cornwall, en face de la rue Amelia.	Terrains à charbon.
			Canal Welland.	
11 oct. '87	do ...	C. J. Page	Surplus d'eau du coursier, ville de Welland.	Lumière électr. pour la ville.
26 do '87	do ...	C. Swayze.	Partie du lot 26, dans la 5e conces., Crowland, ville de Welland.	Dépendances ....
10 nov. '87	50 ans	St. Catharines & Niagara Cen. Ry. Co.	Droit de pass. du ch. de fer sur les ter. du can. Thorold et Grantham.	Chemin de fer ...
24 déc. '87	21 ans, renouvelable pour toujours.	Municipalité, village, Merritton.	Marlatt's Pond, près l'écluse de prise d'eau et du coursier pour fournir de l'eau à Merritton.	Etang.
12 janv. '88	Dur. bon plais. du gouvern.	Roiston et Haskins...	Part. de l'emp. du moulin Mittleberger, etc., Dunnville.	Lumière électr. pour le village.
			Canal Beauharnois.	
13 do '88	21 ans, renouvelable pour toujours.	Municipalité, Salaberry de Valleyfield.	Lot de grève nº 830, à Valleyfield, en aval de la digue, Grande Ile.	Fournir de l'eau à la ville.
13 do '88	do ...	Cie. Electrique de Valleyfield (limitée)	Lot de grève nº 830, à Valleyfield, en aval de la digue, Grande Ile.	Lumière électr. pour la ville.
13 do '88	Dur. bon plais du gouvern.	Succ. Jas. McDonald	Lot de grève nº 830, à Valleyfield, en aval de la digue, Grande Ile.	Cour pour le moulin à farine
			Ile du Prince-Edouard	
23 juin '88	Révocable en tout temps.	Commiss. de l'aqued de Charlottetown	Permission de poser un conduit d'eau sur les terrains du ch. de f I.P.E., près Charlottetown.	Fournir de l'eau à la ville.
			Canal Rideau, etc.	
1er mai '88	Dur. bon plais. du gouvern..	W. W. Bedford	Part. du lot nº 21, 7e con., S. Elmsley, à Olivers Ferry.	Résidence d'été.
28 avril '88	do ...	Rideau Skating and Curling Club.	Partie de la rés., S. de la Grande-Tranchée, et S. de la rue Maria, Ottawa.	Abri de chaloupes, patinoir et jeu de galets.

No. 21.

GÉNÉRAL.

les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Force du pouvoir hydraulique loué	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement. Montant de chaque paiement.	Termes de paiement. Date du paiement de chaque année.	Termes de paiement. Quand le premier paiement est échu.	Observations.
			$ cts.	$ cts.			
......	......	1er mars '88	300 00	75 00	Par trimestre.	1er mars '88	
......	......	1er juil. '88	1,232 56	102 71	Par mois..	1er juil. '88	D'avance.
......	......	do	400 00	33 34	do ...	do	do
......	......	1er juin '88	200 00	......	......	......	Les locataires devant conserver $200 du loyer pour les réparations et l'entretien du quai.
......	15×90 pds × 4 pds	1er avril '88	10 00	10 00	1er avril...	Sur livraison du bail.	D'avance.
20 f. de c	......	1er oct. '87	120 00	120 00	1er oct....	1er oct. '87	do
......	0·03 acres.	1er juil. '87	5 00	5 00	1er juil.....	Sur livraison du bail	Il a payé $20 pour occupation antérieure.
......	......	10 nov. '87	1 00	00	10 nov.....	10 nov. '88	
tuy. de 16 × 14 pouces..	800×250 p	1er janv. '88	400 00	200 00	1er janv. et 1er juil.	1er juil. '89	Une année gratuitement pour bâtir.
25 f. de c	0·30 acres.	do	115 00	115 00	1er janv...	Sur livraison du bail.	D'avance. Annule le bail n° 8,6[illegible]1. Eau, 25 f. de c. à $4,=$[illegible]00 ; terre, $15.
30 f. de c	105×30 pd	1er janv. '87	105 00	52 50	1er jan. et 1er juil..	1er juil. '87	Annule le bail n° 8,510.
30 do ...	90 × 30 pd	do	105 00	52 50	do ...	do	
......	1,500 pieds	1er oct. '87	15 00	15 00	1er oct.....	Sur livraison du bail.	
......	......	......	Gratis...	......	......	......	
......	0·76 acres.	1er mai '88	3 00	3 00	1er mai.....	Sur livraison du bail	D'avance.
......	0·83 do	1er avril '88	125 00	31 25	Par trimestre.	do	do

ÉTAT GÉNÉRAL indiquant: 1° Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Lachine.	
19 juil. '87	5 ans, ensuite 15 ans.........	C. M. Acer	Partie du lot n° 328, quartier Ste-Anne, Montréal.	Hôtel....... ....
1er fév. '88	Durant bon plaisir.......	Cie du Grand Tronc du Canada.	La voie d'évitement du ch. de f. du gouvernement, O. du bassin Wellington, Montréal.	Charger les wagons à houille..
30 août '87	do ...	E. Ouellette et Cie...	Lot en amont des écluses de Lachine entre le vieux canal et l'entrée d'amont du nouveau.	Abriter la houille et le bois.
23 nov. '87	do ...	"Cité de Montréal."	Terrain du canal au déversoir de décharge, bassin n° 2, et la digue de Montréal.	Station pour vider les égoûts.
do	do ...	A. W. Ogilvie et Cie.	Lot N.O. de la rue du Moulin, Montréal, N. du déversoir de décharge, bassin n° 2, pour abri dur. le jour	Bur. et hangar...
25 mai '86	do ..	Cie de chars urbains de Montréal.	Poser une double voie au-dessous du pont de la rue Wellington, Mont	Tramway. . ...
18 janv. '88	9 mois..........	George End	Lots 10, 11, O. du bassin St-Gabriel n° 3, Montréal.	Abriter le bois de construction.
1er mai '88	Durant bon plaisir.......	Père Poulin............	Lots nos 1 et 2, O. de St-Gabriel, bassin n° 4, Montréal.	do ...
do	do ...	Louis Fortin	Lots sur le côté N. O. du canal de Ste-Cunégonde.	Cour à houille...
27 avril '88	do ...	Cie du C.F. Canadien du Pacifique, loc. de l'Alantiq. et du C.F. du N.-O.	Poser une voie sur le dépôt de déblais, N. du canal, à Lachine.	Embranch'ment..

publiques loués sur les canaux et chemins fer, etc.—*Fin.*

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement. Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	Observations.
			$ cts	$ cts.			
....	600×100 p.	1er déc. '87	600 00	600 00	1er déc.....	Sur livraison du bail.	Annule le bail, no 6,866. Loyer réduit à $400 pour la 1re année, depuis le 1er déc 1887. Par A. C.
....	862 p. long	1er août '85	120 00	10 00	Mensuel..	1er de chaq'e mois........	
....	13,420 pds	1er mai '85	30 00	30 00	1er mai....	do ...	Et les taxes de débarquement seulement.
....	Digue et 85×34 pds	1er sept. '87	1 00	1 00	1er sept....	do ...	
....	2,278 pds.	do '87	10 00	10 00	do ...	do ...	
....	....	1er jan. '88	1 00	1 00	1er jan	1er jan. '88	
....	23,214 pds	1er août '87	200 00	200 00	....	17 déc. '88	Expiré le 1er mai 1888.
....	19,046 pds	16 jan. '88	380 92	380 92	1er mai....	Sur livraison du bail.	Annulé, no 8,399.
....	80×50 pds	1er mai '88	40 00	40 00	do	do ...	
....	1,840 pieds long.	do '88	10 00	10 00	do	do ...	

12° — Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endom'gées — Chemin de fer du Cap-Breton. Lots.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
13 jan. 1887	H. McNeil	Sa Majesté.	4	Grand-Narrows	Cap-Breton	C. de f. Cap-Breton	5·72	28 60	
13 do 1887	H. D McNeil	do	5, 6	do	do	do	6 20	6 20	
13 do 1887	Donald McNeil	do	8	do	do	do	2·10	2 10	
13 do 1887	Roderick McNeil	do	9	do	do	do	2·80	5 60	
13 do 1887	Allan McNeil	do	11	do	do	do	2·10	72 40	Dont $44 pour carrière.
14 do 1887	John McNeil	do	12	do	do	do	3·40	8 50	
14 do 1887	John McKinnon	do	13	Ile Christmas	do	do	2·00	5 50	Et déblai supplémentaire.
13 do 1887	Donald McNeil	do	14	do	do	do	1·30	1 30	
15 do 1887	John McNeil	do	16	do	do	do	1·20	3 60	
9 mars 1887	Corp Epis C R, diocèse d'Antigonish	do	17	do	do	do	3·80	152 00	
14 jan. 1887	J. McKinnon	do	18	do	do	do	0 20	0 80	Et déblai supplémentaire.
14 do 1887	A. McNeil	do	19	do	do	do	1·30	5 20	
15 do 1887	M. McDougall	do	24	do	do	do	7·80	62 40	
15 do 1887	M. McKenzie	do	25	do	do	do	1·50	12 00	
15 do 1887	M. McDougall	do	26	do	do	do	1·40	7 00	
15 do 1887	M. McKenzie	do	27	do	do	do	1·30	10 40	
15 do 1887	Neil McKenzie	do	29	do	do	do	1·60	12 80	
15 do 1887	John McKenzie	do	30	do	do	do	0·80	6 40	
15 do 1887	Donald McNeil	do	31	do	do	do	2·40	4 80	
13 do 1887	H. D. McNeil	do	32	Goose Pond	do	do	1·10	3 00	Et déblai supplémentaire.
31 do 1887	S. McNeil	do	33	do	do	do	0·70	2 10	
15 do 1887	John McNeil	do	35	do	do	do	4·60	9 00	
15 do 1887	J. McDougall	do	36	do	do	do	0·90	1 80	
17 do 1887	J. H. McNeil	do	37	do	do	do	2 40	4 80	
17 do 1887	D. McDougall	do	38	do	do	do	2·50	12 50	
17 do 1887	D. McKenzie	do	39	do	do	do	1·50	9 00	
17 do 1887	M. McDougall	do	40	Grande Grève	do	do	4·50	22 50	
17 do 1887	M. McDonald	do	41	do	do	do	1·90	3 80	
17 do 1887	Neil McDonald	do	42	Goose Pond	do	do	3·90	11 70	
17 do 1887	Neil McKinnon	do	44	Grande Grève	do	do	0·80	39 80	
17 do 1887	Joseph McKinnon	do	45	do	do	do	0·60	3 60	

[1888]

17 do 1887	R. McNeil	do	...	46	do	do	...	do	...	1·51	3 02 3 00	Dommages additionnels pour changement de ligne.
17 do 1887	R. McNeil	do	...	47	do	do	...	do	...	1·48	7 40	
17 do 1887	A. McNeil	do	...	48	do	do	...	do	...	2·16	10 80	
17 do 1887	J. Cameron	do	...	49	do	do	...	do	...	1·54	5 39	
17 do 1887	J. McKinnon	do	...	50	do	do	...	do	...	0·78	3 90	
4 nov. 1887	A. McDougall	do	...	52	do	do	...	do	...	0·80	12 00	
18 jan. 1887	M. McKinnon	do	...	53	do	do	...	do	...	0·73	3 65	
18 do 1887	R. McNeil	do	...	54	do	do	...	do	...	1 56	4 80	
18 do 1887	Mary McLean	do	...	59	Grande-Grève	do	...	do	...	2 50	12 50	
19 do 1887	D. McKinnon	do	...	63	Shunacadie	do	...	do	...	1 93	9 65	
19 do 1887	A. McKinnon	do	...	64	do	do	...	do	...	1·94	9 70	
19 do 1887	J. McKinnon	do	...	67	do	do	...	do	...	3 02	9 06	
19 do 1887	S. McKinnon	do	...	68	do	do	...	do	...	3 02	9 06	
19 do 1887	S. McNeil	do	...	72	do	do	...	do	...	4·07	12 21	
19 do 1887	N. McNeil	do	...	73	do	do	...	do	...	3·95	11 85	
19 do 1887	J. McKinnon	do	...	75	do	do	...	do	...	3·83	11 49	
31 do 1887	R. McMillan	do	...	128	Boisdale	do	...	do	...	0 84	5 04	
31 do 1887	Catharine McMillan	do	...	129	do	do	...	do	...	0 77	2 31	
31 do 1887	A McMillan	do	...	130	do	do	...	do	...	0·84	3 36	
29 do 1887	Rév. A. F. McGillivray	do	...	134	do	do	...	do	...	2·07	20 70	
31 do 1887	J. Campbell	do	...	136	do	do	...	do	...	1 69	6 76	
31 do 1887	D. McDonald	do	...	137	do	do	...	do	...	1·53	6 12	
31 do 1887	Mary McDougall	do	...	138	do	do	...	do	...	1 61	6 44	
1er fév. 1887	A. McSween	do	...	143	do	do	...	do	...	3·12	9 36	
1er do 1887	N. McNeil	do	...	144	Barachois	do	...	do	...	5 05	15 15	
1er do 1887	M. McIntyre	do	...	145	Boisdale, Barrachois	do	...	do	...	2·73	19 04	
1er do 1887	D. McNeil	do	...	146	do	do	...	do	...	3·42	20 42	
1er do 1887	M. McSween	do	...	147	do	do	...	do	...	1·33	10 64	
1er do 1887	M. McSween	do	...	148	do	do	...	do	...	1·91	15 28	
10 mars 1887	D. McDonald	do	...	154	do	do	...	do	...	16·88	168 80	
18 do 1887	Donald Lynk	do	...	154½	Long Island, Barachois	do	...	do	...	0·69	6 90	
2 fév. 1887	N. L. Nicholson	do	...	158	do	do	...	do	...	3·03	12 12	
2 do 1887	John Nicholson	do	...	160	do	do	...	do	...	2 87	17 22	
2 do 1887	N. McNeil	do	...	165	do	do	...	do	...	8·73	26 19	
2 do 1887	D. McKinnon	do	...	166	do	do	...	do	...	6 05	60 50	
3 do 1887	D. Steele, *et al*	do	...	170, 170*a*, 170*b*	do	do	...	do	...	4·47	13 00	
19 oct. 1887	J B O'Handly, *et al.*	do	...	173, 174	do	do	...	do	...	3·33	11 67	
29 sept. 1887	H Ferguson, *et al*	do	...	180	Rivière George	do	...	do	...	4·44	66 60	
5 fév. 1887	D Debeson	do	...	182	do	do	...	do	...	2 28	34 20	
5 do 1887	A Debeson	do	...	183	do	do	...	do	...	1·37	20 55	
7 do 1887	W. Almond	do	...	184	do	do	...	do	...	4·68	69 99	
7 do 1887	W. Gillis	do	...	185	do	do	...	do	...	5.62	84 30	
7 do 1887	W. Carmichael	do	...	186	do	do	...	do	...	4·11	61 65	
7 mars 1887	J. Gillis	do	...	187	do	do	...	do	...	2·70	40 50	
7 fév. 1887	A Moore	do	...	188	do	do	...	do	...	8 57	94 27	

2°—PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, etc. — *Chemin de fer du Cap-Breton.*—Suite. — Lots.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
8 fév. 1887	Luke Day, *et al.*	Sa Majesté...	194	Rivière George..........	Cap-Breton.	Ch de f. Cap-Breton	3·33	39 96	
8 do 1887	A. Gillis.	do ...	197	do	do ...	do ...	6 34	19 02	
8 do 1887	T. Dowling, *et al.*....	do ...	198	do	do ...	do ...	8·66	86 60	
8 do 1887	D McDonald	do ...	199	do	do ...	do ...	1·84	9 20	
12 do 1887	Veuve E. G Moore..	do ...	201	En arrière la riv. George	do ...	do ...	2·05	12 30	
12 do 1887	D. McQuinn.	do ...	203	Creek de Leitche	do ...	do ...	6·46	38 26	
12 do 1887	D. McDonald, *et al.*...	do ...	204	do	do ...	do ...	5·49	32 94	
12 do 1887	Eliza McDonald	do ...	206	do	do ...	do ...	0·43	1 29	
14 mars 1887	T. F Moore............	do ...	210	do	do ...	do ...	2·49	400 00	
11 do 1887	M. Musgrave, *et al.*....	do ...	212	Pte. Plaisante	do ...	do ...	15·00	150 00	
11 do 1887	Rév. R McQuarrie...	do ...	212½	Ball's-Creek......	do ...	do ...	0 09	0 90	
11 do 1887	Chas Jefferson.	do ...	213	do	do ...	do ...	4·34	55 12	
11 do 1887	Peter Grant	do ...	215	do	do ...	do ...	0 82	12 30	
14 do 1887	J Campbell...........	do ...	217	do	do ...	do ...	1·97	40 76	
14 do 1887	H. Grantmeyer	do ...	218	do	do ...	do ...	1·44	43 20	
14 do 1887	A. Grantmeyer.........	do ...	220	Bras Nord-Ouest	do ...	do ...	0·97	35 96	
22 sept. 1887	J. Lewis, *et al*	do ...	223	do	do ...	do ...	3·26	19 56	
10 fév. 1887	J. W. Jefferson.	do ...	225	Ball's-Creek.	do ...	do ...	20·14	182 80	
10 do 1887	Eliza Jost	do ...	228	Coxheath	do ...	do .	6 29	18 87	
9 do 1887	do	do ...	230	do	do ...	do ...	7 49	22 47	
20 sept 1887	A. McKinnon, *et al*	do ...	234, 234*a*	do	do ..	do ...	1·56	78 12	
8 août 1887	J. E. Burchell..........	do ...	241	Sydney................	do ...	do ...	1·45	225 00	
16 do 1887	M. McFarlane..........	do ...	242	Gibbon's-Bridge.........	do ...	do ...	0·77	30 80	
15 do 1887	H. McKinnon..	do ...	243	do	do ...	do ...	1·98	250 00	
14 jan. 1887	J. McDougall.	do ...	20	Ile Christmas	do ...	do ...	0·70	5 00	
21 do 1887	Ann McKenzie.	do ...	28	do	do ...	do ...	1·40	8 41	
18 do 1887	N. McLean	do ...	53	Grand Etang	do ...	do ...	1 53	4 59	
18 do 1887	J. McPhee	do ...	62	do	do ...	do ...	4 94	24 70	
19 do 1887	S. McKinnon..	do ...	65	Shunacadie...............	do ...	do ...	3 51	17 55	
19 do 1887	J. and C. McNeil *et al*	do ...	74	do	do ...	do ...	3·92	11 75	
26 do 1887	H Gillis.	do ...	82	Anse aux Castors.	do ...	do ...	4·09	20 45	
26 do 1887	D. et J. Curry...... ...	do ...	83	do	do ...	do ...	2·20	17 60	
26 do 1887	J. McSween	do ...	86	do	do ...	do ...	4 86	38 88	
27 do 1887	do	do ...	87	do	do ...	do ...	3 82	19 10	

27 do	1887	S. McKinnon	do	88	do	do	do	3·73	26 11	
27 do	1887	M. McDonald, *et al.*	do	89	do	do	do	2·73	9 55	
27 do	1887	N. McNeil	do	90	do	do	do	1·57	9 42	
27 do	1887	R. et J. McKinnon	do	91,92	do	do	do	1·55	15 50	
27 do	1887	J. Johnstone	do	93	do	do	do	1·54	12 32	
27 do	1887	M. McLean, *et al.*	do	94	do	do	do	2·29	9 16	
31 do	1887	S. McNeil	do	96	do	do	do	1·54	12 32	
27 do	1887	H McNeil	co	97	do	do	do	1 87	5 61	
31 do	1887	A. McLean	do	101	do	do	do	1·54	12 32	$22 pour dép acement de forge.
28 do	1887	G Nicholson	do	102	do	do	do	1·04	8 32	
29 do	1887	C. McDonald	do	104	do	do	do	0·76	3 80	
31 do	1887	S. McNeil	do	106	do	do	do	1·2	12 10	
28 do	1887	D McDonald	do	107	do	do	do	3·31	13 24	
28 do	1887	J McDonald	do	113	Boisdale	do	do	1·29	5 16	
28 do	1887	M McDonald	do	114	do	do	do	2·16	8 61	
28 do	1887	D. McIntyre	do	115	do	do	do	0 83	3 32	
28 do	1887	N. McIntyre	do	116	do	do	do	2·86	14 30	
28 do	1887	D. McIntyre	do	117	do	do	do	1·20	4 80	
29 do	1887	A McIntyre	do	1 9	do	do	do	1 52	6 03	
29 do	1887	A. et D. McIntyre	do	121	do	do	do	2 00	8 00	
21 oct.	1887	Corpor. Episc C.R., diocèse d'Antigonish	do	122	do	do	do	5 26	31 56	
[1888] 29 janv.	1887	D. O'Handley *et al.*	do	123	do	do	do	9·50	38 00	
31 do	1887	F. McMillan, *et al.*	do	131	do	do	do	0·84	3 36	
29 do	1887	D. McIntyre	do	132	do	do	do	0 54	2 16	
31 do	1887	D. McNeil	do	133	do	do	do	1 62	6 48	
31 do	1887	M. et A. Campbell	do	135	do	do	do	2·06	8 24	
18 nov.	1887	A. McLean	do	159	Boisdale, Barachois	do	do	1 36	5 44	
2 fév.	1887	A. McDonald *et al*	do	162, 163	do	do	do	4 02	24 12	
18 mars	1887	A Young	do	164	do	do	do	1 40	8 40	
19 do	1887	P. B. Moffatt	do	196	Rivière George	do	do	3·09	21 63	
13 août	1887	H. McMillan	do	205	Creek de Leitch	do	do	0 43	2 58	
11 mars	1887	E. Fader	do	211	do	do	do	5 72	150 00	
5 déc	1887	E. Grantmeyer	co	226	Bras Nord Ouest	do	do	5 34	106 80	Sur cette somme $21.36 sont pour dommages d'autres parties du lot.
5 do	1887	do	do	227	do	do	do	0·34	1 62	
10 fév.	1887	H. W. Crawley	do	229	Coxheath	do	do	2 36	7 08	
19 janv.	1887	M McDougall	do	23	Ile Christmas	do	do	0 60	4 20	
13 fév.	1888	R. McNeil	do	57	Grand-Etang, Grand-Narrows.	do	do	1·80	5 00	
4 nov.	1887	J. McInnis, *et al*	do	66	Shunacadie	do	do	7·68	23 04	
19 janv.	1887	Peter Gillis	do	69	do	do	do	2 68	10 72	
19 do	1887	Stephen Gillis	do	70	do	do	do	3·02	9 06	
13 fév.	1888	J McPherson, *et al.*	do	80	do	do	do	4·77	166 95	
27 janv.	1888	J McKinnon	do	95	Anse aux Castors	do	do	2·35	18 80	
13 fév.	1887	H. McLean	do	110	Boisdale	do	do	2·84	22 72	
10 do	1888	J. McNeil	do	150	Barachois	do	do	1·32	7 26	
10 do	1887	M. McNeil	do	152	do	do	do	1·40	7 00	
2 do	1888	R. McDonald	do	161	Long Island	do	do	2·78	16 68	

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, etc. — Chemin de fer du Cap-Breton. Lot.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue	Prix de vente.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
10 fév. 1888	J. O'Handley..........	Sa Majesté	176	Long Island......	Cap-Breton.	Chemin de fer du Cap-Breton......	0·80	8 00	
10 do 1888	A. O'Handley.	do ...	177	do	do ...	do ...	0·83	30 75	
8 do 1887	W. H Johnston.	do ...	189, 190	Rivière George..........	do ...	do ...	1·65	14 85	
10 janv 1888	A Grant, *et al*.......	do ...	214	Creek de Ball	do ...	do ...	1·15	17 25	
6 fév. 1888	K Morrison..........	do ...	1 H ou 2 blc. P.	Pointe Tupper, ville de Guernsey.	Richmond ...	do ...	0·23	2,500 00	
7 avril 1888	E. et M. Dorey	do ...	6 ou 3 L.	do ...	do ...	do ...	0·15	1,100 00	
4 fév. 1888	F L. M. Paint	do ...	7 ou 5 L.	do ...	do ...	do ...	0·23	1,100 00	
4 do 1888	A. Embree......	do ...	8, 9 ou 4 L.	do ...	do ...	do ...	0·16	78 00	
4 do 1888	J. McDonald..........	do ...	10 ou 6 L	do ...	do ...	do ...	0·15	400 00	Gardien de phare.
4 juin 1888	D. et P. Duff	do ..	11*a*	do ...	do ...	do ...	...... {0·42, 0·23}	200 00	
7 fév. 1888	J. Harding	do ...	14 blc. J	do ...	do ...	do ...	0·18	6 50	
6 do 1888	J Dowling............	do ...	16 blc. I	do ...	do ...	do ...	0·08	150 00	
7 avril 1888	T. Williams	do ..	20	Sud des sources de Hawkesbury.	do ...	do ...	1·36	68 00	
4 fév. 1888	D. Morrison............	do ...	21	do ...	do ...	do ...	5·16	500 00	
2 juin 1888	John Langley..........	do ...	22	do ...	do ...	do ...	0·28	15 00	
4 fév. 1888	Jas McDonald......	do ...	23	Hawkesbury	do ...	do ...	2·13	500 00	Tête du havre.
4 do 1888	T. Langley	do ...	24	Sources de Hawkesbury.	do ...	do ...	1·92	200 00	
29 do 1883	E. D. Tremain........	do ..	25	do ...	do ...	do ...	4·09	37 16	
2 juin 1888	G H. Grant	do ...	29	do ...	do ...	do ...	8·63	68 22	
6 avril 1888	J. Johnson..............	do ...	30	do ...	do ...	do ...	5·01	39 06	
9 do 1888	J R. Smith.......	do ...	32	Houillère de Little Riv.	do ...	do ...	3·25	25 50	
6 fév. 1888	W. Philpot..	do ...	33, 35	do près Richmond	do ...	do ...	...... {6·93, 2·95}	68 46	
6 de 1888	Eliz Ballieul..........	do ...	37	Arrière de Hawkesbury	do ...	do ...	1·09	18 78	
7 do 1888	A. Olliver..............	do ...	38	do ...	do ...	do ...	5·33	43 02	
6 do 1888	D. McIntyre...........	do ...	39	Lac McIntyre	do ...	do ...	19·09	237 53	
8 oct. 1888	E. T. Moseley.........	do ..	256	Ville de Sydney.........	do ...	do ...	....	*440 90	

*Ce lot a été pris en 1887, plus tard abandonné, le terrain doit lui être donné de nouveau par le gouvernement.

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal et digue de Carillon.		Acres.	$ cts	
12 nov. 1887	Le département au	Dép. de l'intérieur	Lot 9, 1re con. de Chatham, ferme de Morrison	Non requis	....	....	Arrêté du conseil.
1er mars 1888	J. Fitzgerald, père...	Sa Majesté..	Lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, ou lots du cadastre 183, 185, 187, 189, 191, 194, 1re con. de Chatham (avar's)	Digue de Carillon.	....	525 00	Décharge.
9 do 1888	P. Dewar..........	do ...	Lot 10, ou lot du cad 201, le con. do do	do ...	....	150 00	do
9 do 1888	Veuve C. Dewar	do ...	Lots 12, 13, ou lots du cadastre 203, 204, 1re con., Chatham (avaries)..........	do ...	....	150 00	do
15 mai 1888	T. C. Noyes	do ...	Lot 14, ou lot du cadastre 205, 1re con., Chatham (avaries)..........	do ..	....	30 00	do
26 juill. 1888	A. Robert	do ...	Lot 11, ou lot du cadastre 202, 1re con., Chatham (avaries)..........	do ...	....	300 00	do
			Chemin de fer Intercolonial.				
26 févr. 1887	Héritiers L. Nadeau	do ...	Lots 441, 442, 443, 444, ville de Lévis, quartier Lauzon	Embr. St.-Charles.	1,568¾ pds..	5,200 00	
12 avril 1887	W. C. J. Hall, *et al.*.	do ...	Lot 473, ville de Lévis, quartier Lauzon	do ...	45,325½ do .	8,000 00	
11 do 1887	Jos. Parm	do ..	Lot 352, village de Lauzon..........	do ...	2,275 do ..	425 00	
28 fev. 1887	Ed. Carrier.	do ..	Lots 209, 210, paroisse de St-Joseph de Lévis	do ...	5·54 ac.......	1,475 00	
21 sept. 1886	Eug. Gosselin	do ..	Lot 145, paroisse de Saint-Charles..........	do ...	4 39 arpents	550 00 137 50 102 25	
27 nov. 1883	do	do ..	Lot 153 do do	do ...	0·13 do	13 00	
26 août 1882	L. Leclerc	do ...	Lot 157 do do	do ...	1 49 do	340 00	
26 do 1882	F. Labonté..........	do ...	Lot 158 do do	do ...	1·71 do	123 12	
26 do 1882	J. B Plante..........	do ...	Lot 156 do do	do ...	2·72 do	272 00	
....	Haut Amiral	do ...	Terrain à l'anse de Tufs, comté d'Halifax, N.E	Embr. Dartmouth, ch. de fer Interc.	5·395 ac......	....	
5 oct. 1887	Carleton, Cie. de c. de f d'emb. de la cité de St.-Jean.	do ...	Déclarant son chemin de fer passé à l'Etat depuis le 20 octobre 1887.	....	....	....	Proclamation dans la Gazette du Canada page 861

2° Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

[1888]

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Chemin de fer Intercolonial—Suite.				
22 août 1884	L. et C. Chabot.	Sa Majesté .	Lot 154, paroisse St-Charles......	Embr. St-Charles.	7·40 arpents	740 00	Près la ligne.
19 mai 1885	L. Chabot	do ...	Lot 154 do do	do ...	1·74 do	427 35	Droit de passage.
4 juin 1862	Wm. Venner..........	do ...	Lettres patentes à John Curtain, lot de grève, Pointe-Lévis......	do ...	....	....	
			Rivière Ottawa (Culbute)—Dommages par la digue au Rocher Fendu et aux chutes de Grand-Calumet.				
25 janv. 1888	T. Leblanc.	do ...	Lot 11, fronteau est, con. B, Westmeath........	Trav'x à la Culbute	....	50 00	Décharge pour avaries.
25 do 1888	G. Laporte..	do ...	Lot 12 do do do	do	....	75 00	do
31 mai 1888	J. Comrie, *et al*......	do ...	Lot 19 do do do	do	....	50 00	do
30 juin 1888	P. Sullivan, *et al*.....	do ...	Lots 29, 30, 31, 32,33, dans le 9e rang, et 24 dans le rang nord, Ile du Calumet......	do	....	250 00	do
22 mai 1888	Cath. Walsh, *et al*....	do ...	Lot 29, dans la 2e con., Mansfield.	do	....	300 00	do (veuve Lafrance).........
24 févr. 1888	P. Lauzon...............	do ...	Lot 13, 1re do do	do	....	350 00	Décharge pour avaries.
28 juin 1888	W. et A. Frazer.......	do ...	Lot N.-O., ½ 20, 1re con., Litchfield.........	do	....	180 00	do
			Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.				
27 oct. 1887	J. Annis...................	do ...	Lot 65, à Wallace, comté de Cumberland......	C de f. d'O. et N.-G.	0·987..........	6 00	
27 do 1887	Mary Harrison.........	do ...	Lot 64*a* do do do	do	2·86...........	14 30	
17 déc. 1887	D. Mingo	do ...	Lot 18, rivière Jean, comté de Pictou.	do	3 80............	19 00	
19 do 1887	A. Sutherland.........	do ...	Lots 19, 21 do do do	do	5 97............	80 84	

PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, etc. — *Chemin de fer Oxford et New-Glasgow.* — Lots.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
17 déc. 1887	W. Matheson	Sa Majesté	22	Riv. Jean	Pictou	C. de f. O. et N.-G.	1·86	7 44	
31 do 1887	J. McKenzie	do	27	do	do	do	0·55	4 40	
17 do 1887	D. Ross.	do	28	do	do	do	2·90	29 00	
17 do 1887	A Langill	do	29	do	do	do	1·56	12 48	
17 do 1887	J Lang	do	30	do	do	do	1·55	10 85	
17 do 1887	J. Tattrie	do	30½	do	do	de	0·93	6 51	
17 do 1887	J. D. Laugill	do	31	do	do	do	1·15	11 50	
3 fév. 1888	L. Langill	do	32	do	do	do	1 24	12 40	
17 déc. 1887	J. S et P. A. Langill	do	33	do	do	do	2·32	16 24	
17 do 1887	D Langill	do	35	do	do	do	1·75	35 00	
17 do 1887	M. Reid *et al*	do	37	do	do	do	1·17	9 36	
17 do 1887	T Mitchell	do	38	do	do	do	2·30	11 50	
3 fév. 1888	J. A. Douglas.	do	43	do	do	do	2·23	20 07	
17 déc. 1887	P. Grant.	do	44, 47	do	do	do	6·66	91 84	
17 do 1887	N Langill	do	48	do	do	do	2 52	50 40	
3 fév. 1888	N. Bigney	do	51	do	do	do	4·31	50 00	
3 do 1888	J. Sutherland.	do	54	do	do	do	4·25	40 38	
3 do 1888	H Munro	do	56, 58	do	do	do	2·11	37 12	
3 do 1888	W. Bigney	do	57	do	do	do	2·54	38 40	
3 do 1887	D. Bigney	do	59, 61	do	do	do	6·79	135 80	
3 do 1887	A. Sutherland	do	60	do	do	do	0·43	3 44	
3 do 1887	A. Munro	do	64	do	do	do	1 06	27 56	
6 jan. 1888	J. McCabe	do	65, 70	do	do	do	2·82	29 61	
16 fév. 1888	H. Carter	do	1	Rivière Philippe, Oxford	Cumberland	do	4·08	70 38	
16 do 1888	T. Fillmore.	do	2	Oxford	do	do	1·28	10 34	
16 do 1888	S. M. Henley.	do	3	do	do	do	0·85	6 80	
16 do 1888	Isaac Gordon.	do	4	do	do	do	0·85	6 80	
16 do 1888	E Weatherhead	do	5	do	do	do	5·32	34 58	
16 do 1888	A. Doncaster.	do	6	do	do	do	1·59	12 72	
16 do 1888	R. Thompson.	do	7	do	do	do	1·62	12 96	
16 do 1888	H. Thompson	do	8	do	do	do	0·78	6 24	
16 do 1888	R. Thompson	do	9	do	do	do	1·18	9 44	
16 do 1888	George Thompson	do	9a	do	do	do	0·39	3 12	
28 mars 1888	W. S. McConnell	do	90	Meadowville	Pictou	do	4·02	85 22	

[1888]

2°—Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, etc. — *Ch. de fer Oxford et New Glasgow*—Suite. Lots.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
28 mars 1888	James McConnell	Sa Majesté	88, 88½, 91	Back-Meadows	Pictou	do	8·52	216 49	
27 do 1888	D. Bigney	do	73	Rivière Jean	do	do	3·11	15 55	
27 do 1888	E. P. Langill	do	41, 71	do	do	do	{2·54 / 0·72}	28 35	
3 fév. 1888	J. J. McDonald	do	80, 80½	Ch. de la Rivière Jean	do	do	5 64	28 20	
28 mars 1888	F. Redman	do	75	Rivière Jean	do	do	3·70	25 90	
27 do 1888	C. McLennan	do	39, 49	do	do	do	{2·00 / 2·30}	60 20	
28 do 1888	W. Clark	do	85	do	do	do	2·00	32 00	
28 do 1888	W. Henry	do	76	do	do	do	4·80	23 04	
28 do 1888	G. McConnell	do	87, 89	Meadowville	do	do	4·33	173 20	
26 do 1887	Jas. Fraser	do	17½	Rivière Jean	do	do	0·73	3 65	
28 do 1888	D. Clark	do	83	do	do	do	4·02	20 10	
6 avril 1888	W. Frehill	do	133	Ruisseau Lyons	do	do	2·85	57 00	
7 do 1888	W. Sobey	do	125	Ch. de la Rivière Ouest	do	do	2·19	37 23	
9 do 1888	J. T. Paulin	do	136	do	do	do	0·94	40 00	
9 do 1888	H. Mackenzie	do	138	do	do	do	0 94	32 90	
7 do 1888	D. H. Purves	do	143	do	do	do	1·14	57 00	
7 do 1888	W. McConnell	do	139	do	do	do	0·96	33 60	
7 do 1888	J. W. Blackie	do	126	Ruisseau Lyons	do	do	0 08	1 60	
7 do 1888	W. McDonald	do	127	do	do	do	3 20	64 00	
7 do 1888	Mary McKenzie	do	124	Ch. de la Rivière Ouest	do	do	2·09	33 44	
7 do 1888	T. Dunn	do	132	do	do	do	2·83	70 75	
16 fév. 1888	Joseph Mingo	do	1, 1½	Tatamagouche	Colchester	do	2·78	22 24	
16 do 1888	W. Forbes	do	11	do	do	do	2 91	14 50	
16 do 1888	W. C. Munro	do	10	do	do	do	16·27	200 12	
16 do 1888	J. W. McLeod	do	9	do	do	do	2·21	44 20	
16 do 1888	J. Munro	do	8	do	do	do	0 06	1 00	
16 do 1888	D. Jondrie	do	7	do	do	de	9·54	95 40	
16 do 1888	J. Stevenson	do	5	do	do	do	1·19	24 99	
28 fév. 1888	J. Simmons	do	6	do	do	do	2·22	25 02	
do 1888	W. Stevenson	do	4	do	do	do	0 96	14 40	
1888	J. W. Stevenson	do	2	do	do	do	0 95	19 00	
ril 1888	S. Bigney	do	50	Rivière Jean	Pictou	do	2·84	60 00	

27 mars 1888	D. Hinds..	do ...	72		do	do	do ...	1·71	6 84	
6 fév. 1888	T. Clark..	do ...	84		Poplar Hill..	do	do ...	2·00	8 00	
14 avril 1888	J. Rankin.	do ...	120		Hardwood Hill..	do	do ...	2·23	140 00	
25 do 1888	E. K. McKenzie.	do ...	122		Rivière Ouest....	do	do ...	3·77	56 55	
5 mai 1888	J Grant .	do ...	130, 130½		Scotch Hill..	do	do ...	4·30	172 00	
27 avril 1888	M. McLean	do ...	145		Chemin de la riv. Ouest	do	do ...	1·17	46 80	
7 mai 1888	C. Ives..	do ...	147		do	do	do ...	0·87	34 80	
24 juil. 1888	J. Sutherland..	do ...	23		Riv. Jean	do	do ...	5·42	21 68	
27 do 1888	Geo. West	do ..	25		do	do	do ...	3·24	32 40	
24 do 1888	S. B Grotte	do ...	26		do	do	do ...	1·57	31 40	
5 do 1888	J. R Colley	do ...	40		do	do	do ...	2·02	20 20	
12 juin 1858	M. Munro.	do ...	63		do	do	do ...	1·90	400 00	
17 mai 1888	S. Setchell..	do ...	77		Hodson.	do	do ...	1·84	10 02	
24 do 1888	J. Blackie	do ...	81, 81½		Buck Meadows.	do	do ...	1·42	11 36	
24 do 1888	A. Murray	do ...	85½		do	do	do ...	0·62	4 31	
24 do 1888	J. McBain	do ...	87½		do	do	do ...	0 74	37 00	
24 juil. 1888	A. McKay	do ...	102½		Scotsburn.	do	do ...	13 37	400 00	
24 do 1888	H. Campbell..	do ...	102½		do	do	do ...	1·2	22 50	
15 mai 1858	J D. Matheson..	do ...	110, 112		Rogers' Hill	do	do ...	{1·83 1·08}	54 70	
18 juil. 1888	Margt. Logan, *et al.*	do ..	111, 111½		do	do	do ...	{2·02 0·60}	50 00	
24 mai 1888	J. A. Campbell.	do ...	116		Hardwood Hill..	do	do ...	0·25	5 00	
19 juil. 1858	J. R. McDonald.	do ...	128		Lyons' Brook.	do	do ...	2 01	125 62	
				Canal Rideau.						
				Con-cession.	Township.	Dommages par				
31 janv. 1888	Jas. Duffe	Décharge à Sa Majesté.	N.E. pt. 5	4e	Pittsburgh ...	Travaux aux moulins de Kingston .	Canal Rideau.	....	60 00	
16 fév. 1888	Walter Woods	do ...	S¾ 10	5e	do ...	do	do	....	194 00	
31 janv. 1888	J Braddon, *et al.*	do ...	N. pt. 2	3e	do ...	do	do	....	185 00	
31 do 1888	D Henry, *et al.*	do ...	40, 41	6e	Kingston	do	do	....	90 00	
31 do 1888	E. Moore.	do ...	37, 38, 39	6e	do	do	do	....	100 00	
31 do 1888	J. Hogan.	do ...	O½ 40	6e	do	do	do	....	160 00	
1er mars '88	J. Duffe	do ...	5	4e	Pittsburgh, ...	do	do	....	88 00	
10 fév. 1888	Jas. Hunter...	do ...	pt. 20	15e	Storrington...	Rock Lake System....	do	....	500 00	Titre, aussi obligation d'indemnité, 15 mars '88, est réclamée dorénavant, si l'hypothèque est purgée.
30 août 1888	Alex. McNicholas....	do ...	O½ 14	2e	Bedford	Buck's Lake Dam	do	....	300 00	

2° Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel usage.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
			Chemin de fer du Pacifique Canadien.			$ cts.	
4 fév. 1888	Manuel Alvizez	Décharge à Sa Majesté.	Pertes d'améliorations faites à Chaurethen réserve des Sauvages, district de Yale, C.B.	Ch. de f. Can. Pac.	....	862 50	
14 mai 1887	A. H. Talbot	Titre à Sa Majesté	S.O. ¼ 7 et N. ½ N.O. ¼ 6, S.O. ¼ 6 et S. ½ N.O. ¼ 6, tp. 8, R. 4 E., embranch. de Pembina	do	12·00 acres	60 00	Certificat de Torrens, 30 nov 1887 (Wm. Wallace.)
1er jan. '87	W. Carnaby	do	173, Saint-Norbert do	do	0·04 do	10 00	
13 do 1881	J. Eccles	do	209 do do	do	1 68 do	1 00	
12 mars 1881	A. D. Lépine.	do	175 do do	do	1·68 do	1 00	
10 déc. 1887	Banque des Marchands du Canada.	do	N. O. ¼ et N. ½ S. O. ¼ 19, tp. 5, R. 4 E., Embranchement de Pembina	do	6 00 do	50 00	
21 nov. 1887	Beatty et McKenzie	do	S. O ¼ et N. ½ N. O. ¼ 19, tp. 8, R. 4 E, embranchement de Pembina	do	6 00 do	30 00	
13 déc. 1887	J. D. Lafferty	do	S.E. ¼ et S ½ N. E. ¼ 1, tp. 8, R. 3 E., embranchement de Pembina	do	6 00 do	48 00	
4 oct. 1887	Gavin Ross	do	N.O. ¼ 32 tp. 1, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	4·76 do	23 80	
16 mai, 31 juil 1887	Richard et Peters et Cie Ecossaise de terre d'Ont. et Man. limitée	do	S.E. ¼ 12, tp. 8, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	4·00 do	20 00	
5 mars 1888 3 fév. 1885 8 avril 1885	Cie de terre Man. et N.O. limitée And. Hepburn Eliz. Hepburn	do	54, Saint-Agathe, embranch. de Pembina	do	2·60 do	41 60 60 00	Et intérêt.
29 mai 1888	Mary Bryson	do	S.O. ¼ 27, tp. 3, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	5·48 do	40 00	
18 juil. 1888	Maria Flammont, ou L. H. Hunter	do	S. E. ¼ 1, tp. 5, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	4 00 do 3·23 do	72 30 5 00	Certificat Torrens, station Dufrost
25 juin 1888	H. T. Champion	do	S. O. ¼ et S. ½ N. O. ¼ 19, tp. 8, R. 4 E., embranchement de Pembina	do	6·00 do	30 00	Certificat Torrens.
2 oct. 1888	W. L. Watt	do	S.E. ¼ et L.S. 10 de la sec. 19, tp. 6, R. 3 E., embranchement de Pembina	do	5·00 do	30 00	do

[1888]

15 août 1888	Man. Mortgage and Investment Co, Limited	do	30 et 32 Ste-Agathe, embranch. de Pembina.	do	{3·56 do / 3 56 do}	206 80	
			Canal de la Vallée de la Trent.				
10 do 1887	C. D. Crawford.......	Décharge à Sa Majesté.	Village Lakefield, lots 5, 6, plan 21, ou lot 26, 8e con., Smith, d par la digue de Lakefield	Navigat. de Trent.	....	75 00	
8 do 1887	A. W. Robson	do	Lot 4, plan 2, ou lot 7, 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	....	25 00	
2 do 1887	R. Tully	do	1, 2, 3, 5, rue George, 13. 14, 15, N., rue Smith, ou pt. 27, 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	....	100 00	
15 do 1887	J. C. Carveth.........	do	13, 14, subd. du S.-E. ¼ 26, 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield.........	do	....	120 00	
29 do 1887	Geo. Cochrane..	do	2, 3, S., rue Smith, 14, 15 N., rue Concession, ou pt. 27, 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	....	40 00	
13 do 1887	J. Isbester.........	do	Blocs 11, 12, sub. de 26, 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield..	do	....	250 00	
30 do 1887	A. Miller..	do	Lot 31, dans la 10e con., Smith dommages par la digue de Lakefield......	do	....	100 00	
6 sept. 1887	T. Harrington	do	Lot 13, 11e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	....	100 00	
8 do 1887	Silas Cox	do	Lot 3, 4, du plan 21, village Lakefield, ou pt. 26, 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	....	160 00	
10 do 1887	J. M. Dinwoodie......	do	Lot 3, rue Burnham, village Lakefield, ou pt. 26 ou 17 dans la 8e con., Douro, dommages par la digue de Lakefield	do	....	100 00	Le croissant.
14 do 1887	J. L. Simpson *et al*...	do	Part. lot 1 de 27, dans la 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	....	400 00	
16 do 1887	M. Phelan	do	Subd. 7 de 26, dans la 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield..........	do	....	25 00	
15 août 1887	A. Wilson	do	N. ½ et S.-E. ¼ 22, dans la 5e con., Douro, dommages par la digue de Lakefield.	do	....	150 00	
22 sept. 1887	H. W. Pearson.........	do	Bloc 11 du S.-E. ¼ 26, dans la 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield..........	do	....	150 00	
28 do 1887	{J. Young (prop.) / W. Pope (locat.)}	do	Lot 36 dans la 12e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield...........................	do	....	50 00	
19 do 1887	Jane Clarne *et al*.....	do	Lot 1 S. rue Smith, 13 N. de la 8e con. S., Lakefield, dans Smith, dommages par la digue de Lakefield......	do	.. ..	100 00	
7 oct. 1887	D. Smith	do	Subd. 8, 9, du plan 21, Lakefield, ou pt. S.-E. ¼ 26, 8e con., Smith, dommages par la digue de Lakefield.................	do	....	300 00	
6 do 1887	J. P. Strickland.	do	Lots 5, S. rue George, 9, N. rue Smith, plan 5, Lakefield, dom. par la digue de Lakefield.	do	....	150 00	

2°—Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétées achetées, endommagées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal de la Vallée de la Trent—Suite.		Acres.	$ cts.	
31 oct. 1887	J. Hull.	Sa Majesté...	Lot 3, dans la 4e con., Burleigh, dommages par la digue de la Pointe de Young..	Navigat. de Trent.	....	1,200 00	Et scierie à vapeur.
14 nov. 1887	Corporation du village de Lakefield..	do	Dommages aux chemins, etc., dans le village, par la digue de Lakefield..........	do	....	600 00	
16 do 1887	J. C. Sherin	do	Lot du parc, O. ½ 2, N. rue George, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield.	do	....	100 00	
22 do 1887	T Gordon................	do	Lot du parc, O. ½ 2, N. rue George. Lakefield, dommages par la digue de Lakefield..........	do	....	100 00	
9 déc. 1887	J. Edwards	do	S bd. 15, 16, plan 21, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield	do	....	50 00	
3 do 1887	Geo. Johnson..........	do	E. ½ 26, dans la 7e con, Smith, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield.	do	.. ..	40 00	
5 do 1887	Cath P. Traill........	do	3, N de la rue Clements. Lakefield, dommages par la digue de Lakefield..........................	do	... .	50 00	
19 do 1887	R. C. & G. W. R Strickland...........	do	7 dans le 2e, 8 dans le 4e et 8 dans la 5e con., Harvey, dom. par la digue de Burleigh Falls	do	....	750 00	
14 fév. 1888	Commissaires de l'Eglise Méthodiste à Lakefield..........	do	5, E. de la rue Water, ou pt. 17 dans la 8e, Douro, dommages par la digue de Lakefield.	do	....	300 00	
3 do 1888	R. Carter *et al*	do	1, croissant, Lakefield, ou pt. 17 dans la 8e. Douro, dommages par la digue de Lakefield	do	....	50 00	
28 avril 1888	Eliz. Chalmers *et al*	do	37 dans la 12e con., Smith, dommages par la digue de la Pointe de Young	do	....	125 00	
1er mai 1888	J. Griffin *et al.*	do	Lot du parc 1, Lakefield, 27 dans la 8e, Smith, dommages par la digue de Lakefield...	do	....	250 00	
8 do 1888	Dépt. des Sauvages.	A. C. pour Sa Majesté.	Iles 20, 21, 30, 30*a*, en amont de Burleigh-Falls.	do	....	300 00	Transféré à ce dépt. par A.C.
22 do 1888	P. P. Young..........	Décharge à Sa Majesté.	38 dans la 12e con., Smith, dommages par la digue de la Pointe Young.	do	....	250 00	

[1888]

			Canal Tay.				
3 déç. 1887	A. McLaren.	Titre à Sa Majesté....	Lot 24 dans la 10e con., Elmsley N.	Canal Tay..	18·00	1,100 00	Et inonde partie des lots 24, 25. (Reçu pour intérêt, $79.75, 13 août 1888)
11 août 1888	R. E. Matheson......	do	lo 23 do do	do	6·00	500 00	
			Canal Williamsburgh.				
28 avril 1887	T. Perry	Décharge à Sa Majesté.	Dommages au ½ lot 13 O, 1re con., Edwardsburgh, rangs consécutifs	Canal Galops.	....	35 00	
28 do 1887	G. Anderson......	do	Dommages au ½ lot 14 E., 1re con, Edwardsburgh, rangs consécutifs.........	do	....	35 00	
28 do 1887	J. Driver..........	do	Dommages au ½ lot 14 O., 1re con., Edwardsburgh, rangs consécutifs	do	....	35 00	
28 do 1887	G. Bolton	do	Dommages au ½ lot 13 E., 1re con, Edwardsburgh, rangs consécutifs......	do	....	100 00	
			Canal Welland.				
21 oct. 1887	W. H. Bell.........	Décharge à Sa Majesté	Lot 213, Thorold...............	Dommag. par l'enlèvement du pont.	....	250 00	
26 sept. 1887	G. Thompson.	do ...	Lot 213 do	do	....	150 00	
29 juin 1888	M. McAuliff	do ...	Lots 2, 3, s. de la rue Main, Port-Robinson .	do	....	100 00	
24 août 1888	Mme W. Houston *et al*	do ...	Elever la rue Niagara, Ste-Catherine, etc.....	....	....	25 00	
1er oct. 1888	R. Harcourt.............	do ...	Bloc C, Welland, et lots L N M, ou 27 dans 5e con., Crowland	Coursier, Welland	....	100 00	
29 sept. 1888	Veuve de John McRae *et al.*.......	do ...	Perte de commerce sur lot B (27 dans la 1re con., Humberstone)	Obstruction à la rue Est, Pt. Colborne	....	480 00	
19 do 1887	Eliz. Walters *et al*...	do ...	P. O. 11, O. de la rue Oue, ville de Cayuga.	Digue de Dunnville	....	67 00	
12 mars 1887	W. Snider *et al*..	do ...	½ 12 O. terrain Dochstader, Canborough.......	do	....	107 00	
1er oct. 1887	Security Loan and Savings Co., Ste-Catherine..	do ...	do do do	do	....	1 00	
30 août 1887	A. J. Burke (Fawcett *et al*)	do ...	Lots 8, 9 do do	do	....	251 00	
12 mars 1887	E. Lymburner *et al*...	do ...	Lot E ½ 12 do do	do	....	60 00	
3 oct. 1887	A. S. Gill, *et al*.......	do ...	Lot S. E. pt. 2, terrain Jones, Cayuga N..... .	do	....	100 00	Alabastine, etc.
19 sept. 1887	M. McConnell	do ...	Lots 30, 31, 2e con., Cayuga	do	....	100 00	
12 oct. 1887	W. A. Chrysler *et al.*	do ...	Lot 7, terrain Jones do	do	....	15 00	
2 juill. 1887	R. Walker *et al*	do ...	Parties des lots 31, 32, 33, 2e con., Cayuga....	do	....	180 00	
23 juin 1887	W. H. Merritt *et al*...	do ...	Lots 1, 2, du terrain Hurff, Cayuga.	do	....	650 00	
14 oct 1887	V. Maul	do ...	Partie du lot 6, 2e con., Dunn	do	....	15 00	
3 sept. 1887	Succ. W. C. Kesle.. .	do ...	Lot 13, du terrain Jones, Cayuga N..	do	....	75 00	
17 août 1887	New England Co. ...	do ...	Lot 1 do do	do	....	150 00	
7 janv. 1888	C. et J. Smith.	do ...	Lot 4, du terrain Dochstader, Canborough.....	do	....	193 00	

[1888]

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Welland—Suite.		Acres	$ cts.	
4 janv. 1888	H. E. Kennedy.....	Titre de Sa Majesté....	Lots 21, 22, dans la 1re con., Grantham..	Agrand du canal.	0 41	500 00	
4 do 1888	do	Décharge ...	Dommages aux lots 21, 22, dans la 1re con., 21 2e con., Grantham..........	do	....	....	
21 do 1888	Ham et Matthews	do ...	Pertes d'affaires sur le lot A, à l'est de la rue de l'Est, Port-Colborne..........	do	....	1,000 00	
21 do 1888	John Matthews........	do ...	Dommages aux bâtisses sur le lot A, à l'est de la rue de l'Est, Port-Colborne	do	....	125 00	
3 do 1888	S. et C. McNeal.......	do ...	Dommage aux bâtisses sur le lot 2, au nord de la rue Frazer, Port-Colborne..........	do	....	295 00	
3 do 1888	C. McNeal (locat)...	do ...	Dommage à l'hôtel du ch. de fer, sur les lots 3, 4, au N. de la rue Fraser, Port-Colborne.	do	....	290 00	
8 mars 1888	E. McMahon...........	do ...	Domm. aux lots 23 dans 1re con., 23, 2e con., Grantham, et 1 au front. de la 1re con. sud.	do	....	{ 485 00 44 00	
19 avril 1888	Cath. Morrison	do ...	Domm. au lot C, rue de l'Est, Port-Colborne.	do	....	285 00	
29 juin 1888	Veuve de Bishop J. B. Fuller.	do ...	do do A. Donaldson, subd. de 14 dans le 5e, Grantham.	do	....	150 00	
27 juil. 1888	Calvin et Fils.........	do ...	Dommage à la goëlette "Bavaria," et par le vapeur "Prussia" aux portes d'écluse... ...	do	....	1,000 00	Déch. mutuelle.
28 avril 1888	W. Anderson *et al*...	do ...	Domm. au lot S. ½ 5, dans la 2e con., Dunn...	Digue de Dunnville	....	100 00	
12 mai 1888	H. N. Misener........	do ...	do lots 6, 8, au terrain Dochstader, Canborough..........	do	....	115 00	
6 mars 1888	E. Beamsley...........	do ...	Dommage à la part. S. 5, au terrain Dochstader, Canborough	do	....	85 00	

CONVENTIONS

Au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888.

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral gnies de chemins de fer et le ministre des chemins de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à être construite.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention. Par mille.	N'excédant pas en tout.
1887.				$	$
19 août	Cie de chemin de fer Grand-Nord.	De New-Glasgow à Montcalm	49 Vic., c. 10.	3,200	57,600
12 sept.	Cie de chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest.	De Brandon à Battleford (subvention en terres).	49 Vic., c. 11.	6,400 acres per mile.	....
1888. 6 juin..	Cie de chemin de fer Montréal et Occidental.	De St-Jérôme à Lachute aux Iroquois (au lieu des subventions données par 46 Vic., c. 25 et 47 Vic., c. 8).	49 Vic., c. 10.	5,161	361,270
27 do	Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue	Du Long Sault au lac Kippewa, et aux rapides Mi-Charge, La Cave, Les Erables, La Montagne—quais, etc (au lieu de 48-49 Vic., c. 59, et 49 Vic., c. 10.)	50-51 Vic., c. 24.	3,200	38,600 12,400
1887. 12 oct..	Cie de Chars Dominion.	Du 3e au 6e rang, Dudswell.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	22,400
3 do	Ch. de f. d'embranchement de Harvey.	Du terminus sud du chemin de fer Albert à Harvey Bank, N.-B.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	9,600
13 do	Cie de ch min de fer Joggins.	Depuis l'extrémité de la partie subventionnée par 49 Vic., c. 10, aux quais, Bassin de Cumberland, N.-E.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	4,000
29 sept..	Cie de chemin de fer Montréal et Lac Maskinongé.	De St-Félix de Valois à St-Gabriel de Brandon.	49 Vic., c. 10.	3,200	32,000
5 nov..	Cie de ch. de fer de Jonction de Guelph	De Campbellville à Guelph	50-51 Vic., c. 24.	3,200	51,200
21 do	Cie de ch de f. Jonction de Beauharnois.	De Sainte-Martine à Valleyfield	50-51 Vic., c. 24.	3,200	96,000
17 oct..	Cie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.	De Lunenburg à New-Germany et embranchement jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	108,800
1888. 25 janv.	Cie de ch. de fer de Jonction de Montréal et Champlain.	De la rivière au Saumon à Fort Covington, jusqu'aux sources Massena.	50-51 Vic., c. 24.	....	64,000
1887. 12 oct..	Cie de pont de ch de fer Frédéricton et Sainte-Marie.	Pont au-dessus de la rivière St-Jean, Frédéricton à Sainte-Marie.	50-51 Vic., c 26.	....	300,000
1er déc.	Cie de ch. de fer du comté de Drummond	De Drummondville au bras sud-ouest de la rivière Nicolet.	50-51 Vic., c 24.	3,200	96,000
12 do	Cie de ch. de fer Belleville et Hastings-Nord.	De Madoc à Eldorado..........	48-49 Vic., c 59, 49 Vic., c. 10.	1,500 1,700	10,500 11,900
1888. 31 mars	Cie de chemin de fer d'embranchement de Hereford.	Du chemin de fer International, à Eaton, jusqu'à Hereford.	49 Vic., c. 10.	3,200	108,800
26 do	Cie de ch. de fer de Minudie (à res lim)	Du ch. de f. Joggins au pont du ch. de fer de la riv. Hébert, jusqu'à Minudie.	50-51 Vic., c 24.	3,200	17,600
12 avril	Cie de chemin de fer et Houillère de Cumberland.	De Spring Hill au chemin de fer Oxford et New-Glasgow.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	44,800
16 mars	Cie de chemin de fer Grand Oriental....	De la rivière Saint-François, à Pierreville, à la station de St-Grégoire.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	96,000

pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compa-
fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888.

Nombre de milles à être subventionné.	Maximum de rampe.—Pieds au mille	Rayons de courbe—au moins.	Largeur d. déboisement chaque côté	Largeur des tranchées	Remblais.	Rails d'acier, lbs, par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
No.	Pieds.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.		
18	53	1,433	50	20	16	56	1er août 1890	
450	60	933	50	20	14	56	1er janv. 1888 do 1889 do 1890 do 1891	50 milles. 100 do 150 do 150 do
70	60 avec exceptions.	638 avec exceptions.	50	20	15	56	1er août 1890	
$9\frac{1}{2}$ 2	106 105	637 et exceptions.	50	14	10	30	do 1889	
$4\frac{54}{100}$	106	955	50	20	16	56	30 juin 1888	
3	80	955	50	20	16	56	do 1888	
$1\frac{1}{4}$	106	477	50	20	16	56	do 1888	
10	53	1,146	50	20	16	56	1er déc 1888	
16	53	1,910 et exceptions.	50	22	16	56	1er janv. 1889	
20	38	1,146	50	20	16	56	1er oct. 1889	
34	80	882	50	20	16	56	31 déc. 1889	
$21\frac{3}{4}$	36	1,146	50	20	16	56	1er août 189	
....	....	....	66	22	17	....	1er mai 1890	
$12\frac{1}{2}$	63 80	1,433 avec exceptions.	50	20	16	56	1er août 1891	A. R. pour 80 rampe de 25 pds à Drummondville.
$6\frac{94}{100}$	106	819	50	20	16	56	1er déc. 1888	
34	66	933	50	20	15	56	1er août 189(	
$5\frac{1}{2}$	53 66	933	50	20	15	56	1er mars 1889	
14	106	955	50	20	15	56	1er août 1891	
$21\frac{1}{2}$	27	3,830	50	20	15	56	1er mars 1889	

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout.
1888.				$	$
6 avril.	Cie de ch. de fer du Lac Erié, Essex et Rivière Détroit.	De Walkerville à la station de Cedar-Creek.	50-51 Vic., c. 24.	....	118,400
28 mai..	Cie de ch. de fer de la Vallée Cornwallis.	De Kentville à Kingsport..................	50-51 Vic., c. 24.	3,200	41,600
5 mars.	Cie de ch. de fer de Ste-Catherine et Niagara-Central.	De Ste-Catherine au pont de la rivière Niagara.	50-51 Vic., c 24.	3,200	38,400
25 juin..	Cie de ch. de fer de la Vallée St-Jean et Rivière du Loup.	De Frédéricton vers Woodstock.	49 Vic., c. 10, 50-51 Vic., c. 24.	3,200 3,200	70,400 70,400

NOTE.—Le 2 juin 1888, la Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs devait appliquer $96,000 aux 30 milles depuis le 40e jusqu'au 70e mille, sujet à l'approbation du parlement. 49 Vic., c. 17 proroge jusqu'au 1er décembre 1888 le temps fixé pour terminer les 100 milles.

OTTAWA, 9 novembre 1888.

pour aider à la construction de chemins de fer, etc —*Fin.*

Nombre de milles à être subventionnés.	Maximum de rampe—pds par mille.	Rayon de courbe—au moins.	Largeur de déboisement chaque côté	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, lbs. par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
No	Pieds.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.		
27	40	1,433	50	20	15	56	1er juill. 1889	
13	{ 53 / 70 }	955	50	20	15	56	1er do 1889	
12	85	{ 955 / 716 }	50	20	15	56	1er août 1888	O. C. pour courbe de 716 pieds.
} 44	70	955	50	20	15	56	31 juill. 1890	

H. A. FISSIAULT.

[1888]

ANNEXE No 23.

LISTE ALPHABETIQUE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

A.D	Désignation de l'acte.	Application de l'octroi et description de la ligne subventionnée.	Conditions de l'octroi sous l'autorité des actes des subsides.					
			Subvention par mille Argent et terrain.	Nombre de milles estimés.	Si par mille	Si pour un terme d'années	Subvention totale.	
					Subvention totale n'excédant pas—	Montant et durée des versements.	Argent.	Terrain.
			$		$		$	Acres.
1887	50-51 Vic., c. 23	Cie de ch. f. Alberta et Athabasca, riv. de l'Arc sur C C.P. entre Calgary et Crowfoot, à un pt près l'emp. de ville, Edmonton.	6,400 acres	300				1,920,000
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer Albert, Salisbury à Hopewell.					15,000	
1888	51 Vic, c 3	do rails en fer, 726 tonnes.					14,665	
1884	47 Vic., c. 8	Pour une ligne, Annapolis à Digby	3,200	20	64,000		64,000	
1885	48-49 Vic., c. 59	Cie de ch f. Brockville, Westport et Sault Ste-Marie, Brockville à Westport	3,200	40	128,000		128,000	
1885 1886	48-49 Vic., c. 59 49 Vic. c. 10	Cie de ch. de fer Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado.	1,500 1,700	7	10,500 11,900		22,400	
1887	50-51 Vic., c 24	Cie de ch. f. de jonct. de Beauharnois, St-Martin vers St-Anicet	3,200	30	96,000		96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie de ch de fer de Brantford, Waterloo et lac Erié, Brantford à Haggersville ou Waterford, ou à un point intermédiaire sur le ch. de fer du Sud du Canada	3,200	18	57,600		57,600	
1886	49 Vic, c. 10	Cie de ch de fer Bouctouche et Moncton, Moncton à Bouctouche.	3,200	30	96,000		96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24	do do de l'extrémité ouest de la section subventionnée à Moncton.	3,200	2	6,400		6,400	
1874	37 Vic., c. 14	Ch. de fer Canada-Central, Pembroke à Callander.	12,000	120	1,440 000		1,440,000	
1883	46 Vic., c. 25	Cie de ch. de fer Caraquette, Bathurst à Caraquette	3,200	36	115,200		115,200	
1884	47 Vic, c. 8	do do Caraquette au havre de Shippegan.	3,200	24	76,800		76,800	
1887	50-51 Vic, c. 24.	do do Caraquette Infér. à Shippegan		7	32,000		32,000	
1888	51 Vic., c. 3	do do rails en fer, 4,052 tonnes					83,612	
1885	48-49 Vic., c. 59	Cie de ch. f. Ontario-Central, Coe Hill ou Rathburn à Bancroft.	3,200	20	64,000		64,000	

1885	48-49 Vic., c. 59	Cie de ch. de fer Canada-Atlantique.	Valleyfield à Lacolle	1,600	34	96,000		96,000	
			(idem)	3,200	10				
			Term., Ottawa, aux ch. des Chaud.	3,200	3				
1886	49 Vic, c. 10	do	Ile Clarke à Valleyfield; Lacolle à la front. internationale	3,200	12	38,400		38,400	
1881	44 Vic., c. 1	Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callandar à Port-Arthur, et Selkirk à Kamloops							
1884 / 1885 / 1884	47 Vic., c. 8 / 48-49 Vic., c. 58 / 47 Vic., c. 8	Prolongement du C.C.P.	Jonction Saint-Martin à Québec; do do (addit.)	6,000	160	960,000 / 340,000		1,500,000	
			Reliant la jonction Union Jacques-Cartier et la Rive-Nord			200,000			
1887	50-51 Vic., c. 24	C.F. Carillon et Grenville, de St-Eustache au Sault-au-Récolet.		3,200	12	38,400		38,400	
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie de C.F. de la Vallée Cornwalis, de Kentville à Kingsport		3,200	13	41,600		41,600	
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland, près de Spring-Hill jusque près du village d'Oxford		3,200	14	44,800		44,800	
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer Cap-Rouge et St-Laurent, de Lorette à Québec.		3,200	12	38,400		38,400	
1888	51 Vic., c. 3	Embranchement du C.F. de Chatham, lisses de fer, 458 tonnes.						24,439	
1882 / 1886	45 Vic., c. 55 / 49 Vic., c. 18	Cie de ch. de fer de Transport maritime de Chignectou, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy			16·85		Versements semestriels de $85,391 pour 20 ans		
1887	50-51 Vic., c. 24	C.F. du comté de Drummond, de Drummondville vers Nicolet.		3,200	30	96,000		96,000	
1887	50-51 Vic, c. 24	Cie de Chaux du Canada, d'un point sur le Québec-Central à la carrière de la Cie de Chaux de Dudswell		3,200	7	22,400		22,400	
1884	47 Vic., c. 6	Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, d'Esquimalt à Nanaïmo, Ile Vancouver			71			750,000	Terrain sur l'Ile Vancouver (*voir* 47 V., c. 6).
1884	47 Vic., c. 8	Cie de chemin de fer Erié et Huron, de Wallaceburg à Sarnia		3,200	30	96,000		96,000	
1883	46 Vic., c. 25	Cie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, de Petitcodiac à Havelock Corner		3,200	12	38,400		38,400	
1888	51 Vic., c. 3	do do rails de fer, 2,201 tonnes						44,252	
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie de pont de ch. de fer Frédéricton et Sainte-Marie					Emp. de 80 p. c. remb. dans 15 ans		
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer de Gananoque, Perth et Baie Saint-Jacques		3,200	17	54,400		54,400	
1885	48-49 Vic., c. 59	do de la V. de la Gatineau, Hull vers Le Désert		5,193	62	320,000		320,000	
1884	47 Vic., c. 8	C.F. Grand-Nord, de Saint-Jérôme à New-Glasgow		3,200	10	32,000		32,000	
1886	49 Vic., c. 10	do de New-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm		3,200	18	57,600		57,600	
1886	49 Vic., c. 10	C.F. Grand-Oriental, de Yamaska à la rivière Saint-François		3,200	10	32,000		32,000	
1887	50-51 Vic., c. 24	do de Saint-François à Saint-Grégoire		3,200	30	96,000		96,000	
1886	49 Vic., c. 11	Cie du ch. de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Battleford		6,400 acres	450				2,880,000
1887	50-51 Vic, c. 24	C.F de la jonct. de Guelph, de la jonct. avec C.C.P. à Guelph.		3,200	16	51,200		51,200	
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie de chemin de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.		3,200	3	9,600		9,600	
1886	49 Vic, c. 10	Pour une ligne de Hereford au chemin de fer International		3,200	34	108,800		108,800	
1888	51 Vic., c. 3	Cie de Coton d'Halifax, lisses de fer, 233 tonnes						4,335	
1883	46 Vic., c. 25	Cie de ch. de fer l'Int., de Sherbrooke à la limite internationale		3,200	49	156,800		156,800	

[1888]

LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada, etc.—*Suite.*

A.D	Désignation de l'acte.	Application de l'octroi, avec description de la ligne subventionnée.	Conditions de l'octroi sous l'autorité des actes des subsides. Subvention par mille. Argent et terres.	Nombre estimé de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terres.
			$		$		$	Acres.
1884 1885 [1888]	47 Vic., c 8 ... 48-49 Vic., c.58	Cie de chemin de fer International, de Montréal aux havres de Saint-André, Saint-Jean et Halifax	....	351	....	$170,000 p. 15 ans, $80,000 pour 20 ans. ou $250,000 p.année pour 20 ans.	....	....
1884	47 Vic., c. 8......	Emb. du ch. de fer Intercol., de la station de Derby à Indiantown	....	14	140,000	....	140,000	....
1886	49 Vic., c. 10 ...	Cie de ch. de fer de Joggins, de la station McCann à Joggins...	3,200	12	38,400	....	38,400	....
1887	50-51 Vic., c. 24..	do extrémité sud jusqu'aux quais......	3,200	1¼	4,000	....	4,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24..	Cie de ch. de fer U. Jacques-Cartier, pour prol. et comp. la ligne	....	....	20,000	....	20,000	....
1888	51 Vic., c. 3......	Cie de ch. de fer du Nord de Kent, lisses de fer, 2,549 tonnes....	....	....	....	....	58,334	....
1884	47 Vic., c. 8......	Cie de C.F de Kingston et Pembroke, de Mississipi à Renfrew.	3,200	15	48,000	....	48,000	....
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer L'Assomption, de L'Assomption à L'Epiphanie	3,200	3½	11,200	....	11,200	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du lac Erié, Essex et la Rivière Détroit.........	....	27	118,400	....	118,400	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, du Long-Sault au lac Témiscamingue......	3,200	8	25,600	....	25,600	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du lac Témiscamingue, pour éviter les rapides de la riv Ottawa, à La Mi-charge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour la const. de quais et débarc. à ces rapides..	....	2	12,400	....	12,400	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, du Long-Sault au lac Kippewa.........	3,200	10½	33,600	....	33,600	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Ch. de f. de Leamington et Ste-Claire, de Comber au lac Erié...	3,200	14	44,800	....	44,800	....
1887	50-51 Vic., c. 24..	extrémité de la section nord subventionnée jusqu'à Comber.........	3,200	2	6,400	....	6,400	....
1885	48-49 Vic., c. 60..	Cie de chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest, du Portage-la-Prairie à 20 milles de Prince-Albert.........	6,400 acres	430	....	....	....	2,752,000
1886	49 Vic., c. 11.....	Cie de chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest, de l'embranchement de Todburn à Shellmouth.........	6,400 do	26	....	....	....	166,400
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer de Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest, de Winnipeg au Lac à l'Eau-Blanche.........	6,400 do	150	....	....	....	960,000

1888	51 Vic., c. 3......	Cie de C.F de Massawippi, d'un point sur le C.F. A. N.O., près de Magog, à la station d'Ayers-Flat, sur le C.F. Massawippi ..	3,200	10	32,000	....	32,000	....
1887	50-51 Vic., c. 23.	Cie de C.F. et Cie houillère de Med.-Hat, Med.-Hat aux houill..	6,400 acres	8	....	....	....	51,200
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie d'embranchement du chemin de fer de Minudie, de près du pont du chemin de fer de la rivière Hébert à Minudie	3,200	5½	17,600	....	17,600	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie du chemin de fer Montréal et Sorel, Saint-Lambert à Sorel.	1,600	45	72,000	....	72,000	....
1885	48-49 Vic., c. 59..	Cie de C.F. de jonct. Montréal et Champl. Brousseau à Dundee	500	60	30,000	....	30,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24..	do do rivière au Saumon, de Fort Covington à Massena Springs	....	....	64,000	....	64,000	....
1888	51 Vic., c. 3.......	Jonct. de Montréal et Champlain, de l'extrém. de la ligne subv.	3,200	3	9,600	....	9,600	....
1886	49 Vic., c. 10.	Cie du C.F. Montréal et de l'Ouest, Saint-Jérôme au Désert. ...	5,161	70	361,270	....	361,270	....
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer Montréal et lac Maskinongé, pour une ligne de Saint-Félix au lac Maskinongé.	3,200	10	32,000	....	32,000	....
1884	47 Vic., c. 8......	Cie du C.F. Nord et Ouest, Frédéricton à la rivière Miramichi.	3,200	40	128,000	....	128,000	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	do do extrémité de la ligne antérieurement subventionnée jusqu'à Boiestown	3,200	6	19,200	....	19,200	....
1886	49 Vic., c. 10......	Cie de C.F. Nord et Ouest, additionnel entre Frédéricton et Indiantown, et prolongement en eau profonde à Chatham....	3,200	10	32,000	....	32,000	....
1885	48-49 Vic., c 59.	Cie du ch. de Nord et Ouest, de Indiantown à la jonction du chemin de fer Nord et Ouest, à ou près Boiestown....	3,200	44	140,800	....	140,800	....
1882	45 Vic., c. 14	Cie du chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, de Gravenhurst à Callander	6,000	110	660,000	....	1,320,000	....
1883 [1888]	46 Vic., c 25......	Cie du chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, de Gravenhurst à Callander (additionnel)	6,000		660,000			
1883	46 Vic., c. 25	C F. de Napanee, Tamworth et Québec, Napanee à Tamworth.	3,200	28	89,600	....	89,600	....
1886	49 Vic., c 10	do do Tamworth à Tweed....	....	18	70,000	....	70,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do de l'extrémité N. de la section subventionnée jusqu'à Tweed	3,200	4	12,800	....	12,800	....
1886	49 Vic., c. 10......	Ch de fer Intercol. près de Newcastle jusq. v.-à-v Chatham, N.B.	3,200	6	19,200	....	19,200	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, de Sackville à Cap Tormentine.	3,200	37	118,400	....	118,400	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer Niagara Central, Ste-Catherine au pont sur la rivière Niagara	3,200	12	38,400	....	38,400	....
1885	48-49 Vic., c. 60	Cie houillère et de navigat. du N O — De la stat. Dunmore, C.C.P., à Lethbridge.	3,800	109	....	....	....	418,560
1887	50-51 Vic., c. 22	do do additionnel	40	....	....	....	....	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de C.F. Central de la N.-Ecosse, Lunenburg à un point dans le dist de New-Germany, et embr. au quai de C.F. Bridgwater.	3,200	34	108,800	....	108,800	....
1888	51 Vic., c. 3	Cie de C.F. Central de la N.-Ecosse, Lunenburg à un point dans le dist de New-Germany, et embr. au quai de C.F. Bridgewater	3,200	46	147,200	....	147,200	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer Ontario et Pacifique, de l'extr. N. de la ligne subventionnée à Perth	3,200	6	19,200	....	19,200	....
1885	51 Vic., c. 3......	C.F. Ottawa et Parry-Sound, d'un point s. le C.C.P. à Eganville	3,200	22	70,400	....	70,400	....
		Oxford à Louisbourg—						
1882	45 Vic., c. 14....	Oxford à New-Glasgow........	3,200	70	224,000	....	480,000	....
1883	46 Vic., c. 25....	Canso à Louisbourg	3,200	80	256,000	....		
1884	47 Vic., c. 8	Oxford à Sydney ou Louisbourg (additionnel)........	....	....	....	$30,000 p. ann. pend. 15 ans, avec bail ou transfert du Prolongement-Est de New-Glasgow à Canso.		

LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—*Suite.*

A.D	Désignation de l'acte.	Application de l'octroi avec description de la ligne subventionnée.	Conditions de l'octroi sous l'autorité des actes des subsides. Subvention par mille. Argent et terres.	Nombre estimé de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terres.
			$		$		$	Acres.
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer et de navig. de Oshawa, Port Oshawa à Raglan.	3,200	7	22,400	....	22,400	....
1884	47 Vic., c. 8	Gouvernement provincial de Québec { Montréal à Québec.........	6,000	159	954,000	}	2,394,000	....
		do Ottawa	12,000	120	1,440,000			
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de C.F. de colon de Parry-Sound, Parry-Sound à Sandridge.	3,200	40	128,000	....	128,000	....
1888	51 Vic., c. 3.	Cie du C.F Port-Arthur, Duluth et Ouest, depuis Port-Arthur jusqu'au lac Flint	3,200	84¾	271,200	....	271,200	....
1884	47 Vic., c. 8.......	Cie du ch. de f. de Pontiac. et jonct du Pac., Hull à Pembroke	3,200	85	272,000	....	272,000	....
1888	51 Vic., c. 3.	do do de 3 milles à l'est de Pembroke à Pembroke.	3,200	3	9,600	}	41,100	....
		do do pont sur la riv. Ottawa à Culbute	....	....	31,500			
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer et de bateaux à vap. Qu'Appelle, Long Lac et Saskatchewan, Régina à Long Lac	6,400 acres	22⅛	....	....	....	142,784
1887	50-51 Vic., c. 23.	do do Long Lac. près le coude de la Saskatchewan-Nord avec embranch. à Prince-Albert et Battleford	6,400 do	325	....	....	....	2,080,000
1884	47 Vic., c. 8	Cie de C.F. Québec-Central, de la jonct. Beauce à la frontière internationale..........	3,200	66	211,200	....	211,200	....
1888	51 Vic., c. 3.	do do station Saint-François jusque près la Rivière-à-l'Orignal, sur le C.F. Atlantique et Nord-Ouest...	....	90	....	211,91.54 p.a'n. pour 20 ans.	288,000	....
1882	45 Vic., c. 14.. ...	Cie de C.F. Québec et Lac St-Jean, St-Raymond au Lac St-Jean.	3,200	120	384,000	....	384,000	....
1883	46 Vic., c. 25. ...	do do do (additionnel).	3,200	25	80,000	....	80,000	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, jonction du chemin de fer de la Rive-Nord à Saint-Raymond	3,200	32	96,000	....	96,000	....
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, de 50 milles au nord de Saint-Raymond au Lac Saint-Jean (additionnel)... ..	....	(95)	186,295	....	186,295	....

1887	50-51 Vic., c. 24.	do do Québec au Lac Saint-Jean —étant la partie non affectée par les subventions antérieures.	3,200	9	28,800		28,800	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do Lac Saint-Jean à Chicoutimi ou de Chicoutimi au Lac Saint-Jean	3,200	30	96,000		96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie du ch. de fer de jonction de Richmond-Hill, jonction de Richmond-Hill, sur le ch. de fer du Nord, au vill. de Richmond-Hill.	3,200	5	16,000		16,000	
1885	50-51 Vic., c. 24.	Cie du ch de fer de Norfolk-Sud, Port-Rowan à Simcoe	3,200	17	54,400		54,400	
1884	47 Vic., c. 8	Cie du ch. de fer Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche, Richibouctou à Saint-Louis	3,200	7	22,400		22,400	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du St-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. des Grandes-Piles à la jonction du Lac St-Jean			217,600		217,600	
1886	49 Vic., c. 10	Cie du ch. de fer de la Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup, de Frédéricton au village de Prince-William	3,200	22	70,400		70,400	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do village de Prince-William à la ville de Woodstock	3,200	22	70,400		70,400	
1883	46 Vic., c. 26.	Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, pour construire un pont de chemin de fer et raccordements				$500,000 empr.		
1886	49 Vic., c. 10.	Pour une ligne de Saint-André à Lachute	3,200	7	22,400		22,400	
1886	49 Vic., c. 10.	Pour une ligne de Saint-Eustache à Saint-Placide	3,200	18	57,600		57,600	
1886	49 Vic., c. 10.	Cie du ch. de f de la V. Stewiacke et Lansdowne, d'un point sur le ch de f.Interc. par la V. Stewiacke, vers les mines de fer, etc	3,200	25	80,000		80,000	
1888	51 Vic., c. 3.	Cie d'Acier du Canada, N.-E , 597 tonnes de rails de fer					11,964	
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. fer de Toronto, Grey et Bruce, Glenannan à Wingham	3,200	5	16,000		16,000	
1882 1885	45 Vic., c. 14. 48-49 Vic., c. 58	Cie de ch. de fer Témiscouata, Rivière-du-Loup à Edmundston	$3,200 pour 75 m. $2,800 " 75 m $6,000 ,, 8 m	83	240,000 258,000		498,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do embranchement d'Edmundston à la rivière Saint-François	3,200	30	96,000		96,000	
1886	49 Vic., c. 10.	Pour une ligne de Truro à Newport	3,200	49	156,800		156,800	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de f. de la V. de Tobique, Perth-Centre à Plaister Rock		14	89,600		89,600	
1887	50-51 Vic., c. 24	Chemin de fer des Comtés de l'Est, Yarmouth à Annapolis					500,000	
1884	47 Vic., c 25.	Cie de chemin de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, de Winnipeg à la baie d'Hudson	6,400 acres dans Man. 12,800 ac. T.N.-O.	225 425				6,880,000
1886	49 Vic., c. 11	Cie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois *viâ* Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest	6,400 acres	240				1,536,000
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer d'Ontario-Ouest et Pacifique, de Ingersoll *viâ* London à Chatham, Ont	3,200	80	256,000		256,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de c. de f. de Vaudreuil et Prescott, de Vaudreuil à Hawkesbury	3,200	30	96,000		96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24	Pour une ligne de Mount-Forest à Walkerton	3,200	24	76,800		76,800	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do de Woodstock à Centreville	3,200	20	64,000		64,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do pour un pont traversant le Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne de ch. de fer Canada-Atlantique				15 pour 100 sur la valeur du pont.	180,000	

ANNEXE No 24.

Crédits accordés en vertu d'actes qui ont été annulés ou modifiés par des actes subséquents du parlement.

Octrois annulés ou modifiés.						Autorité pour le changement.	Montant du nouveau crédit.	Observations.
Année.	Acte.	A qui accordé.	Description générale de la ligne subventionnée.	Montant.	—			
				$			$	
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau.	Pour les premiers 50 milles de ch. de fer, depuis la station de Hull.	160,000	Annulé....	48-49 Vic., c. 59, 1885.		
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe.	Pour 80 milles, de Canso à Louisbourg ou Sydney.	256,000	Modifié. ...	47 Vic., c. 8, 1884	256,000	Amendé en retranchant les mots " à la Cie de ch de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe," et remplaçant le mot "son" par "le", et en retranchant les mots " pour 80 milles de."
1883	46 Vic , c. 25.....	Cie de ch de fer Northern and Western.	De l'Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy.	102,400	Annulé....	47 Vic., c. 8, 1884	128,000	
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de ch. de fer Montréal et de l'Ouest.	Pour les premiers 50 milles au delà de Saint-Jérôme, P.Q.	160,000	Annulé....	49 Vic., c. 10, 1886		
1884	47 Vic., c. 8......	Cie de ch. de fer de la Gatineau.	Pour une ligne de Kazabazua au Désert.	160,000	Annulé. ...	48-49 Vic., c. 59, 1885.	320,000	Pour 62 milles, de Hull au Désert au lieu des subventions accordées par 46 Vic., c. 25, et par 47 Vic., c. 8.
1884	47 Vic., c. 8.......	Napanee, Tamworth et Québec.	De Tamworth à Bogart ou Bridgewater.	70,400	Annulé....	48-49 Vic., c. 59, 1885.	70,000	De nouveau annulé.
1884	47 Vic., c. 8......	Cie de ch de fer Montréal et Occidental.	De l'extrémité de la ligne subventionnée et se dirigeant vers le Désert.	160,000	Annulé....	49 Vic., c. 10, 1886	361,279	$5,161 par mille au lieu des subven. accordées par 46 Vic., c. 25, et par 47 Vic., c. 8.
1884	47 Vic., c. 8......	Pour un chemin de fer...	De Saint-André à Lachute.........	22,400	Modifié. ...	49 Vic., c. 10, 1886	22,400	Pour 7 milles, pour se raccord. avec le C.C.P.
1884	47 Vic., c. 8.......	Pour un chemin de fer....	Des Grandes-Piles au lac Edouard.	217,600	Annulé....	48-49 Vic., c. 59, 1885.	217,600	De nouveau annulé.

1865	48-49 Vic., c. 59..	Napanee, Tamworth et Québec.	De Tamworth à Bogart et Bridgewater.	70,000	Amendé.	49 Vic., c. 10, 1886	70,000	Pour 18 milles de leur chemin de fer au lieu de 16 milles.
1885	48-49 Vic., c. 59.	Pour un chemin de fer...	Pour 8 milles de chemin de fer, du Long-Sault au pied du lac Témiscamingue.	25,600	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	12,400	Pour 4 courtes sections de 2 milles, au lieu d'une partie des 2 milles à même les 8 milles subventionnés.
1885	48-49 Vic., c. 59.	Pour un chemin de fer...	Des Grandes-Piles au lac Edouard.	217,600	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	217,600	Subvention accordée à la Cie du ch. de fer du St-Laurent, des B.-Laurentid. et du Saguenay
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch de f. Caraquette	Pour 10 milles en bas de Caraquette jusqu'à Shippegan..	33,900	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	32,000	Pour 7 milles au lieu de 10 milles subventionn
1886	49 Vic., c, 10.....	Cie de ch. de fer du Lac Erié, Essex et Détroit...	Pour 37 milles, de Windsor à Leamington.	118,400	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	118,400	Pour 27 milles au lieu de 37 milles subventionn
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer du Lac Témiscamingue.........	Pour quais et débarcadères	6,000	Annulé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.		
1886	49 Vic., c. 10......	Pour un chemin de fer...	Pour 28 milles, dep. Perth-Centre jusque près de Plaister Rock.	89,600	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	89,600	Cie ch. de f Tobique pour 14 m. de la même ligne
1886	49 Vic., c. 10......	Pour un chemin de fer ...	D'un point sur le C.C.P. jusqu'à Eganville.	70,400	Amendé.	51 Vic., c. 3......	70,400	Cie de ch de f d'Ottawa et Parry-Sound.
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de c. de f. Massawippi	De Magog à Ayer's Flat.	32,000	Amendé.	51 Vic., c. 3	32,000	Cie de c. de f. Massawippi
1885 1886	48-49 Vic., c. 59 49 Vic., c. 10	Cie de Colonisation de la Baie du Tonnerre	De Murillo au lac Croche...........	271,000	Amendé.	51 Vic., c. 3	271,200	Cie de c. de f de Port-Arthur, Duluth et Western
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du Saguenay et Lac St-Jean..	Pour 30 milles, depuis le lac St-Jean jusqu'à Chicoutimi, ou de Chicoutimi au lac St-Jean.	96,000	Amendé.	51 Vic., c. 3	96,000	Cie de ch. de f. de Québec et du lac St-Jean.
1887	50-51 Vic., c 24.	Cie de c. de fer de Témiscouata.........	Pour 30 milles, depuis Edmunston jusqu'à la rivière St-François .	96,000	Amendé.	51 Vic., c. 3	100,000	Pour 20 milles depuis Edmundston jusqu'à la rivière St-François.
1884	47 Vic., c. 8.......	Cie de chemin de fer Québec-Central	De la Jonction de Beauce à la limite internationale.	211,200	Amendé.	51 Vic.. c. 3	288,000	Pour terminer la ligne de la station St-François à la riv de l'Orignal, et au lieu de la balance de subvention non acquise en vertu de 47 V., c. 8
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de f. Ottawa, Waddington et N.-York	Depuis Ottawa jusqu'à Waddington.	19,200	Subvention perdue par expiration du temps.			
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de ch. de fer Albert Southern	Depuis Hopewell jusqu'à Alma...	51,200		....	....	$19,429 payés. 31,771 confisqués.
1883 1884	46 Vic., c. 25.. 47 Vic., c. 8....	C. de f. de la B. des Chal.	De Métapediac à Paspebiac.........	620,000		....	....	300,300 payés. 319,700 confisqués.
1884	47 Vic., c. 8.......	Cie de c. de fer Central .	De la tête du Grd. Lac à l'Interc..	128,000		....	....	Toute confisquée.
1884	47 Vic. c., 8.......	Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa...	De l'embr. Victoria du ch. de fer Midland à Bancroft.........	160,000		....	....	$ 15,000 payés. 145,000 confisqués.
1884	47 Vic., c. 8.......	Ontario-Pacifique	De Cornwall à Perth.................	281,600		....	....	Toute confisquée

[1888]

SUPPLÉMENT DU RAPPORT DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1888.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ POUR L'IMPRIMEUR DE LA REINE ET LE CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

A. SENÉCAL, SURINTENDANT DES IMPRESSIONS.
1889.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, 4 mars 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1888. Dans le but d'en faciliter la lecture, j'introduis ici le sommaire des tableaux ci-annexés :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).......	12,701 66
Longueur des voies de garage	1,531 86
Milles de lisses de fer................................	1,037 55
do d'acier..	11,664 11
Capital versé (y compris les quatre items suivants):...	$727,180,448 75
Bonis payés par le gouvernement........................	134,278,219 36
Prêts faits do	20,920,085 27
Actions souscrites par le gouvernement.................	300,000 00
Subventions municipales................................	13,144,224 43
Milles de chemins de fer en exploitation...............	12,162 88
Recettes...	$42,159,152 65
Frais d'exploitation...................................	30,652,046 03
Profits nets...	11,507,106 62
Voyageurs transportés..................................	11,416,791
Tonnes de fret transporté..............................	17,172,759
Milles parcourus par les trains........................	37,391,206
Voyageurs tués...	20
Nombre d'élévateurs....................................	28
Passages de niveau, gardés.............................	115
do non gardés......................	7,910
Ponts au-dessus de la voie.............................	364
Passages de niveau d'autres chemins de fer.............	147
Raccordements avec d'autres chemins de fer.............	239
do des embranchements................	159
Locomotives, en propriété..............................	1,618
do louées....................................	39
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.........	71
do do loués................	8
Voitures de 1re classe, en propriété...................	742
do do louées............................	17
do 2e classe et d'immigrants, en propriété....	553
do do do louées............	15

Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété ..	483
do do do loués	23
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété......	24,918
do do loués..............	2,952
Wagons-plateformes, en propriété	12,750
do loués...........	242
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété...	3,147
do do loués.......	....

CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

—	Total.	Par mille.
	$ cts.	$ cts.
Actions ordinaires	231,623,391 32	18,236 67
do priorité	95,870,491 19	7,548 26
Obligations	228,617,728 17	17,999 98
Aide de la part du gouvernement fédédal	132,155,545 81	10,405 13
do do d'Ontario	5,947,007 52	468 23
do do de Québec	9,611,986 41	756 79
do do du Nouveau-Brunswick	4,122,627 54	324 58
do do de la Nouvelle-Ecosse	1,678,637 35	132 16
do do du Manitoba	1,945,000 00	153 14
do do de la Colombie-Britannique	37,500 00	2 95
do des municipalités	13,144,224 43	1,027 02
Capital provenant d'autres sources	2,426,309 01	198 90
Total	727,180,448 75	57,253 81

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée.

—	Total.
	$ cts.
Gouvernement fédéral	136,599,921 34
do d'Ontario	5,947,007 52
do de Québec	10,974,660 02
do du Nouveau-Brunswick	4,312,665 00
do de la Nouvelle-Ecosse	1,966,394 94
do du Manitoba	1,945,000 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	10,005,541 78
do de Québec	4,192,274 00
do du Nouveau-Brunswick	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse	250,000 00
do du Manitoba	595,600 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest	35,000 00
Total	177,215,564 60

ACCIDENTS FATALS.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total.
Tombés de wagons ou de locomotives	4	22	4	30
En montant à bord ou en descendant des trains en mouvement	6	7	8	21
En formant les trains	....	5	....	5
En attelant des wagons	....	6	....	6
Collisions et déraillements	8	28	3	39
En marche ou arrêtés sur la voie	2	24	84	110
Explosions	....	3	1	4
Autres causes	....	12	4	15
Total	20	107	104	231

Les concessions de terres aux compagnies de chemins de fer ne peuvent être considérées, avec certitude, former partie de leur capital, et je les soumets donc en un tableau séparé :—

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres concédés.	Acres vendus.	Montant réalisé. $ cts.
Chemin de fer Canadien du Pacifique	Fédéral	25,000,000	10,094,678	20,169,656 00
do	do	....	Emp. de ville	890,985 00
Grand Nord	Québec	92,000	....	....
Manitoba et Nord-Ouest	Fédéral	2,918,400	146,622	389,174 25
Cie de Houille et de Navigation du N.-O.	do	420,480	22,667	30,291 65
Montréal et Lac Maskinongé	Québec	32,000	....	....
Ottawa et Vallée de la Gatineau	do	458,000	....	....
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Fédéral	96,000	....	134,400 00
Québec, Montmorency et Charlevoix	Québec	42,000	....	....
Saint-Laurent, Laurentides inférieures et Saguenay	do	357,000	....	....
Québec et Lac Saint-Jean	do	1,620,000	1,620,000	1,134,000 00
Comtés de l'Ouest	Nouvelle-Ecosse.	150,000	....	....
Montagne de Bois et Qu'Appelle	Fédéral	1,536,000	....	....

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Mr A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada, le 30 juin 1888.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Albert	De la station de Salisbury, chemin de fer Intercolonial, à Hopewell et Albert, sur la baie Chignectou, et Harvey, N.-B.	....	52·00
Albert Southern	Hopewell à Herring Cove, N.-B. (10·50 milles de voie posée)	....	17·00
*Atlantique et Nord-Ouest	Du Mile-End à Lennoxville, puis en allant à l'est *via* Mattawamkeag, Maine (74·60 m de voie posée)	....	119·60
Baie des Chaleurs	De Métapédia à Paspébiac (40 milles de voie posée, le reste en construction)	....	100·00
Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonct. de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.	....	3·50
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B	....	32·00
Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	De Brockville à Wesport, (40 milles de voie posée, le reste en construction)	....	45·00
Canada Atlantique	D'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc, à Lacolle ; tracé de là jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un bateau-passeur. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle	....	130·30
Sud du Canada	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226·18	
	Embranchement d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Emb. de Ste-Claire–Jonc. de Ste-Claire à Courtright	62·63	
	Emb. de Fort-Erié–De Fort-Erié à la jonc. de Welland	17·50	
	Emb. d'Erié à Niagara - De Fort Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil Springs—De Oil-Springs à Oil-City	2·83	
do affermé	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Pétrolia	7·00	
			362·44
Pacifique Canadien	Ligne-mère—Montréal à Vancouver	2,906·50	
	Emb. en exploit. dans le Manitoba et le Nord-Ouest	219·70	
	Ligne affemée dans le Manitoba et le Nord-Ouest—Ch de fer de colonisat. du Manitoba et du S.-O.	211·20	
	Embranchem. en exploit. dans Ontario et Québec	484·80	
	Lignes affermées dans Ontario et Québec	904·10	
	Embranchements dans la Colombie-Britannique	10·40	
			†4,736·70
	Ligne-mère en exploitation— Milles.		
	Montréal à Vancouver .... 2,906·50		
	Embranchements en exploitation—		
(Ci-dev. c. de f. de la Rive-Nord)	De la jonc. de St-Martin à Québec 159·80		
	Des Grandes Piles à Trois-Riv. 27·50		
	De la jonc. de Joliette à St-Félix 16·80		
	De la jonc. de Berthier à Berthier 2·00		
	De Sainte-Thérèse à Saint-Lin 15·00		
	do St-Eustache 8·00		
	De la jonc, de St-Lin à St-Jérôme 11·00		
	De la station de Buckingham au village de Buckingham 4·20		
	De Hull à Aylmer 7·50		
	De la jon. de Carleton à Brockville 45·50		
	De Sudbury aux Mines de cuivre 5·00		
	do Sault Ste-Marie. 182·50		
	A reporter .... 484·80 2906·50		

* Affermé par le chemin de fer Canadien du Pacifique.
† Y compris 3·20 milles de Toronto-Junction à Strachan Avenue.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.			Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report.....................	484·80	2,906 50		
Pacifique Canadien—*Suite.*	De Winnipeg à Emerson	64·80			
	do Manitou	100·60			
	do Stonewall...........	18·00			
	do Selkirk	22·50			
	De Vancouver à Coal Harbor......	1·20			
	De New-Westminster à New-Westminster-Junction............	9·20			
	De Rosenfeldt à Gretna.............	13·70			
			714·80		
Lignes affermées.........................	Lignes affermées en exploitation—Atlantique et Nord-Ouest—				
	De Mile-End à Farnham	44·60			
	St-Laurent et Ottawa—				
	D'Ottawa à Prescott..................	51·80			
	De la jon. de la Chaud. à Ottawa	4·70			
	Ontario et Québec—				
	De la jonction de Montréal à la jonction de Toronto..................	334·30			
	Credit Valley—				
	De la jon. de Toronto à St-Thom.	116·60			
	De la jonction de Streetsville à la jonction de Melville	31·60			
	De Cataract à Elora	27·50			
	Toronto, Grey et Bruce—				
	De Toronto à Owen-Sound.........	116·60			
	D'Orangeville à Teeswater.........	67·10			
	Ontario Ouest et du Pacifique—				
	De Woodstock à London	26·40			
	Chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—				
	De Winnipeg à Glenboro'..........	110·20			
	De Manitou à Deloraine..............	101·00			
			1,032·40		
	Total en exploitation.................		†4,661·70		
Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial..........................	Line-mère—De Halifax à Québec.........................			678·00	
	Embranchement—Moncton à Saint-Jean................			89·00	
	do Truro à Pictou			52·00	
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne.....			11·00	
	do St-Charl. à Lévis(*viâ* Chaudière)			25·00	
	do Jonct. de Dalhousie à Dalhousie.			7·00	
	do Richmond à Dartmouth.			4·00	
	do Derby à Indiantown..................			14·00	
	do Stellarton à Pictou..................			14·00	
					894·00
Ile du Prince-Edouard.............	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown.................			147·00	
	Embranchem.—De Mount Stewart à Souris...........			38·40	
	do D'Alberton à Tignish			13·10	
	do Ligne de comté au cap Traverse....			12·10	
	(Largeur de la voie, 3 pds. 6 pces.)				210·60
Cap-Breton	De Hawkesbury à Sydney, C.B., (en construction).			....	90·00
Oxford à New-Glasgow, section de la Grande Ligne Directe entre Montréal et l'Europe ...	De la jonction de Pugwash à Granton, N.E...........			50·00	
	Embranch. d'Oxford—D'Oxford à Pugwash...........			20·00	
	Embranch. de Pictou—De Loch Broom à Pictou....			6·00	
	(Pas terminé.)				76·00

† Y compris 3·20 milles de Toronto Junction à Strachan Avenue.

No I.—TABLEAU SOMMAIRE DU CAPITAL, POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

Numéro	Nom du chemin de fer	Longueur de la voie: Complétée (Lisses posées) Milles	Longueur de la voie: En construction Milles	Capital, actions ordinaires: Autorisé $ cts	Capital, actions ordinaires: Souscrit $ cts	Capital, actions ordinaires: Versé $ cts	Capital, actions privilégiées: Autorisé $ cts	Capital, actions privilégiées: Souscrit $ cts	Capital, actions privilégiées: Versé $ cts	Dette fondée: Autorisé $ cts	Dette fondée: Versé $ cts	Dette fondée: Taux d'intérêt per cent
1	Albert	52·00		1,000,000 00	659,500 00	659,500 00				600,000 00	599,573 33	6
2	Albert-Southern	10·50	6·50	150,000 00	150,000 00	34,420 00				160,000 00	40,000 00	6
3	Baie des Chaleurs	40·00	60·00	3,000,000 00	300,000 00	30,000 00						
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50		500,000 00	100,000 00	75,000 00				1,125,000 00		
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	40·00	5 00	1,125,000 00	60,000 00	60,000 00						
6	Bouctouche et Moncton	32·00		250,000 00	250,000 00	250,000 00					310,000 00	6
7	Canada-Atlantique	130·30		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
8	Canada-Southern	362·44		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00				20,000,000 00	19,023,600 59	5
9	Chemins de fer du gouvernement Canadien											
	Intercolonial	894·00										
	Prolongement-Est	80·00										
	Ile du Prince-Edouard	210·60										
	Cap-Breton		90·00									
	Oxford et New-Glasgow		76·00		250,000 00	250,000 00				900,000 00		
10	Canadien du Pacifique ... 3,415·30	*4,691 70		65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00				78,650,000 00	60,955,933 33	5 et 3½
	Montreal à Ottawa (div. du ch. de fer Q.M.O. et O.)											
	Atlantique et Nord-Ouest ... 74·60		45·00	1,000,000 00	180,000 00	176,000 00				6,472,666 00	6,472,666 00	5
	Rive-Nord ... 206·10			1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00				5,225,000 00	1,544,866 60	5
	Saint-Laurent et Ottawa ... 56·50			2,710,090 80	789,909 20	789,909 20				973,334 00	973,334 00	4
	Toronto, Grey et Bruce ... 183·70			1,000,000 00	813,860 00	785,490 00				3,500,000 00	3,500,000 00	4
	Ontario et Québec ... 334·30			2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00					16,703,333 00	5
	Credit-Valley ... 175·20											
	Pacifique d'Ontario-Ouest ... 26·60			500,000 00	210,000 00	21,000 00						
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba ... 211·20			1,000,000 00	700,000 00	700,000 00				3,744,000 00	2,544,000 00	5
11	Caraquette	68·00		950,000 00	950,000 00	751,887 00				500,000 00		6
12	Carillon et Grenville	13·00		200,000 00	100,000 00	100,000 00						
13	Ontario-Central	104·00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00		6
14	Nouveau-Brunswick Central	15·00	30·00	900,000 00	900,000 00	81,000 00				900,000 00	360,000 00	6
15	Embranchement de Chatham	11·00										
16	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00					600,000 00	600,000 00	600,000 00	500,000 00	400,000 00	8
17	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32·00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00				600,000 00		
18	Comté de Drummond	13·00			50,000 00	40,000 00						
19	Cie de chaux du Canada	4·80		100,000 00	100,000 00	100,000 00						
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50		200,000 00	165,250 00	165,250 00				260,000 00	260,000 00	6
21	Erié et Huron	73·12		150,000 00	150,000 00	105,500 00				740,000 00	740,000 00	5
22	Esquimalt et Nanaimo	78·00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00						
23	Frédéricton et Cie de ch. de fer du Pont Sainte-Marie	1·33			200,000 00	20,000 00						
24	Grand-Southern	82·50		445,000 00	445,000 00	425,000 00				825,000 00	825,000 00	
25	Grand-Tronc ... 894·25	3,092 94		104,012,600 00	99,913,268 66	99,913,268 66	89,245,202 10	89,244,198 19	89,244,198 19		47,433,540 94	4, 5 et 6
	Buffalo et Lac Huron ... 162·00							2,555,657 00	2,555,657 00		3,715,982 20	
	Baie Georgienne et Lac Erié ... 172·75				483,250 00	483,250 00					1,327,987 67	
	Grand-Occidental ... 539·53										16,902,955 31	5 et 6
	London et Port-Stanley ... 23·66				441,550 00	441,550 00					680,311 00	
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·35				221,200 00	221,200 00					822,466 67	
	London, Huron et Bruce ... 68·89				22,210 00	22,210 00					912,646 00	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·74				30,000 00	30,000 00						
	Midland ... 165·75				4,381,311 84	4,381,311 84					7,150,106 67	
	Toronto et Nipissingue ... 111·50											
	Grande-Jonction ... 87·75											
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50											
	Victoria ... 53·25											
	Nord ... 208·00										6,664,170 00	4, 5 et 6
	Nord et Jonction du Pacifique ... 111·37			200,000 00	23,000 00	23,000 00					2,226,986 67	6
	Hamilton et Nord-Ouest ... 173·90										2,492,706 66	6
	Jonction de Madoc à Bridgewater ... 8·50				250,000 00	250,000 00					565,993 34	
	Montréal et Jonction de Champlain ... 62·25				200,000 00	20,000 00						
	Union Jacques-Cartier											
26	Grand-Est	6·50	60·00	1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00						
27	Grand Nord-Ouest Central		50·00	2,000,000 00	500,000 00	109,325 00						
28	Grand-Nord	7·84			178,000 00	160,000 00						
29	Jonction de Guelph	15·00		30,000 00	10,000 00	1,000 00					155,000 00	5
30	Embranchement d'Harvey	3·00		60,000 00	40,500 00	32,500 00						
31	International	81·66		1,500,000 00	1,111,050 00	1,111,050 00					848,261 87	
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00		9,000,000 00	53,500 00	52,800 00				3,375,000 00		
33	Joggins	13·00		350,000 00	350,000 00	270,000 00				175,000 00		
34	Kent-Northern	27·00		100,000 00	80,000 00							
35	Kingston et Pembroke	112·50		5,000,000 00	4,485,000 00	4,408,800 00				2,160,000 00	572,000 00	6
36	L'Assomption	3·50			15,000 00	10,000 00						
37	Cie de ch. de fer de Colonisation du lac Témiscamingue	6·00		100,000 00	50,000 00	12,500 00						
38	Leamington et Sainte-Claire	14·00		50,000 00	20,000 00	2,000 00						
39	Manitoba et Nord-Ouest ... 192·02	207·49		12,000,000 00	12,000,000 00	4,787,500 00		415,000 00	415,000 00		2,795,900 00	5 et 6
	Saskatchewan et Ouest ... 15·47				232,500 00	232,500 00		77,500 00	77,500 00		181,040 00	5
40	Vallée du Massawippi	34·00		800,000 00	335,000 00	335,000 00				400,000 00	400,000 00	6
41	Montreal et lac Maskinongé	5 00	8·00	100,000 00	22,000 00	2,200 00						
42	Montréal et Sorel	44·67		750,000 00	750,000 00	750,000 00				730,000 00	730,000 00	6
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60										
44	Napanee, Tamworth et Québec	28·50		750,000 00	44,500 00	44,500 00					241,011 13	8
45	Nouveau-Brunswick ... 174·00	415·50		3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00				4,800,000 00	3,997,476 83	5 et 6
	Nouveau-Brunswick et Canada ... 127·00			2,283,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	170,000 00	170,000 00	6
	Saint-Jean et Maine ... 92·00			2,676,666 66	2,654,153 44	2,654,153 14				243,833 33	216,664 60	5
	Frédéricton ... 22·50			500,000 00	500,000 00	318,200 00				200,000 00	100,000 00	6
46	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00		950,000 00	212,850 00	212,850 00					100,000 00	6
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00		1,000,000 00	500,000 00	500,000 00						
48	Cie des houillères, ch. de fer et navigation du N.-O.	109·50		730,000 00	730,000 00	730,000 00	4,380 00			781,100 00	676,953 33	6
49	Central, Nouvelle-Ecosse		76·00	1,000,000 00	270,000 00	270,000 00				1,550,000 00		6
50	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		250,000 00	250,000 00	205,000 00						
51	Ottawa et Vallée de la Gatineau		3·00	1,000,000 00	874,500 00	40,000 00						
52	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	14·00	3,000,000 00	300,000 00	300,000 00						
53	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	23·00			201,000 00	201,000 00						
54	Québec et Lac Saint-Jean	195·00		6,000,000 00	3,800,000 00	220,000 00				6,000,000 00	993,000 00	
55	Québec-Central	154 00		4,428,600 00	3,039,930 00	3,039,930 00				5,234,533 00	4,743,360 00	5
56	Québec, Montmorenci et Charlevoix	21·00		1,500,000 00		174,189 00				420,000 00		
57	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00										
58	Sud-Est ... 152·00	200·00		4,800,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00				2,000,000 00	2,000,000 00	6
	Montréal, Portland et Boston ... 45·00					986,600 00					901,000 00	
	Lac Champlain et Saint-Laurent ... 63·00					600,000 00					378,000 00	
59	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35		300,000 00	180,000 00	65,000 00						
60	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	1 75		200,000 00	200,000 00	10,827 18				125,000 00	117,000 00	6
61	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	21·00		1,000,000 00	500,000 00	50,000 00						
62	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7 00		100,000 00	45,000 00							
63	Saint-Martin et Upham	29·12		250,000 00	25,000 00	15,000 00						
64	Témiscouata	81·20		1,000,000 00	800,000 00	791,900 00				1,620,000 00		
65	Mille-Iles	3·15		250,000 00	60,000 00	60,000 00					8,000 00	
66	Waterloo et Magog ... 39·00	49·10		500,000 00	100,000 00	100,000 00				500,000 00		
	Vallée de Missisquoi ... 10·10			1,000,000 00	640,000 00	64,000 00						
67	Comté de l'Ouest	67·00		1,000,000 00	500,800 00	500,800 00				1,457,844 00	974,794 00	5
68	Windsor et Annapolis ... 84·00	116·00		489,100 00	489,100 00	489,100 00	1,073,160 00	1,068,136 00	1,068,136 00	1,338,333 00	1,170,107 00	4 et 6
	Embranchement de Windsor ... 32·00											
69	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40 00		15,000,000 00	650,000 00	280,000 00				16,250,000 00		
70	Montagne de Bois et Qu'Appelle		17·00	2,000,000 00	201,000 00	20,100 00						
		12,701·66	540·50			231,623,391 32			95,870,491 19		228,017,728 17	

Numéro	Nom du chemin de fer	Aide du gouvernement: Nom du gouvernement	Aide du gouvernement: Prêt $ cts	Aide du gouvernement: Boni $ cts	Aide du gouvernement: Souscription d'actions ou bons $ cts	Aide du gouvernement: Versé $ cts	Aide des municipalités: Prêt $ cts	Aide des municipalités: Boni $ cts	Aide des municipalités: Souscription d'actions ou bons $ cts	Aide des municipalités: Versé $ cts	Capital d'autres sources: Souscrit $ cts	Capital d'autres sources: Versé $ cts	Capital total: Souscrit $ cts	Capital total: Versé $ cts	Dette flottante: Montant $ cts	Dette flottante: Taux d'intérêt pour 100	Prix de revient de la voie et du matériel roulant $ cts	Observations	Numéro
1	Albert	Canada $ 29,665 00; N.-Brunswick 455,000 00	15,000 00	469,665 00		484,213 99		70,000 00		70,000 00			1,199,073 33	1,813,287 32	10,478 36		1,784,073 33	Rapport de 1887	1
2	Albert-Southern	Canada 51,200 00; N.-Brunswick 48,000 00		99,200 00		26,428 57							249,200 00	100,848 57			66,000 00		2
3	Baie des Chaleurs	Canada 620,000 00; Québec 700,000 00		1 320,000 00		510,300 00							1,620,000 00	540,300 00					3
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté							5,000 00		5,000 00			105,000 00	80,000 00			75,438 70		4
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	Canada		128,000 00				116,000 00					304,000 00	60,000 00			638,210 00		5
6	Bouctouche et Moncton	Canada 102,400 00; N.-Brunswick 96,000 00		198,400 00		140,053 57							448,400 00	700,053 47					6
7	Canada-Atlantique	Canada 134,400 00; Ontario 270,000 00		404,400 00		362,864 00		20,000 00					3,424,400 00	3,362,864 00					7
8	Canada-Southern	do		147,858 65		147,858 65		322,500 00		322,500 00			15,470,358 65	34,493,959 24	200,809 18		27,451,478 50		8
9	Chemins de fer du gouvernement Canadien																		9
	Intercolonial	Canada		45,887,759 20		45,887,759 20							45,887,759 20	45,887,759 20			45,887,759 20		
	Prolongement-Est	Canada 1,284,495 76; Nouv.-Ecosse 643,545 00		1,928,040 76		1,928,040 76							1,928,040 76	1,928,040 76			1,928,040 76		
	Ile du Prince-Edouard	Canada		3,741,780 89		3,741,780 89							3,741,780 89	3,741,780 89			3,741,780 89		
	Cap-Breton	do		774,541 12		774,541 12							774,541 12	774,541 12					
	Oxford et New-Glasgow	do		430,865 44		430,865 44							680,865 44	680,865 44				Ci-devant ligne directe de Montréal en Europe.	
10	Canadien du Pacifique	Canada 56,697,963 71; Ontario 1,479,000 00; C.-Britanniq. 37,500 00		58,214,463 71		58,214,463 71		487,500 00	42,500 00	450,000 00			123,664,463 71	184,620,397 04			184,620,397 04		10
	Montreal à Ottawa (div. du ch. de fer Q.M.O. et O.)	Canada *1,440,000 00; Québec 1,903,956 00	1,176,956 00	2,167,000 00		3,343,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			5,802,956 00	4,140,600 62			7,500,000 00	* Payé par le gouvernement fédéral au gouvernement de Québec, 5 pour 100 par année sur ce montant.	
	Atlantique et Nord-Ouest												180,000 00	6,648,666 00					
	Rive-Nord	Canada 954,000 00; Québec 2,546,000 00	2,546,000 00	954,000 00		3,500,000 00							4,500,000 00	5,544,866 60					
	Saint-Laurent et Ottawa						300,000 00		90,000 00	390,000 00			1,179,909 20	2,153,243 20					
	Toronto, Grey et Bruce	Canada 17,312 00; Ontario 375,282 00		392,594 00		392,594 00		988,000 00		969,561 44	322,583 30	322,583 30	2,516,977 30	5,970,228 74			5,547,338 12		
	Ontario et Québec												2,000,000 00	18,703,333 00					
	Credit-Valley	Ontario		531,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			1,616,000 00	1,616,000 00					
	Pacifique d'Ontario-Ouest	Canada		256,000 00		60,000 00					524,103 00	524,103 00	990,103 00	605,103 00			605,103 00		
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	Manitoba	900,000 00			900,000 00							1,600,000 00	4,144,000 00					
11	Caraquette	Canada 224,000 00; N.-Brunswick 180,000 00		404,000 00		372,000 00							1,354,000 00	1,123,887 00			1,013,500 00		11
12	Carillon et Grenville												100,000 00	100,000 00					12
13	Ontario-Central	Ontario		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			970,000 00	970,000 00	3,000 00	7	1,494,663 47		13
14	Nouveau-Brunswick Central	Canada 83,512 54; N.-Brunswick 132,000 00		215,512 54		122,512 54							1,115,512 54	563,512 54			215,206 00		14
15	Embranchement de Chatham	Canada 24,439 84; N.-Brunswick 32,000 00		56,439 84		56,439 84					209,000 00	209,000 00	265,439 84	265,439 84			211,000 00		15
16	Cobourg, Blairton et Marmora	Ontario	26,000 00	18,740 00		44,740 00		113,500 00		113,500 00			758,240 00	1,158,240 00					16
17	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	Nouvelle-Ecosse		144,230 00		144,230 00							1,144,230 00	1,144,230 00			722,308 00		17
18	Comté de Drummond	Canada		96,000 00		15,057 00							146,000 00	55,057 00	31,602 22	7	131,321 36		18
19	Cie de chaux du Canada	do		22,400 00		11,840 00							122,400 00	111,840 00			38,955 00		19
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	Canada 82,652 82; N.-Brunswick 107,500 00		190,152 82		190,152 82		13,000 00		13,000 00			368,402 82	628,402 82					20
21	Erié et Huron	Canada 96,000 00; Ontario 83,000 00		179,000 00		179,000 00		257,500 00		257,500 00	7,407 25	7,407 25	593,907 25	1,289,407 25	7,407 25		1,289,407 25		21
22	Esquimalt et Nanaimo	Canada		750,000 00		750,000 00					816,907 14	816,907 14	3,066,907 14	2,766,907 14			2,766,907 14		22
23	Frédéricton et Cie de ch. de fer du Pont Sainte-Marie	do	300,000 00			274,947 00							500,000 00	294,947 00					23
24	Grand-Southern	Nouveau-Brunswick		425,000 00		416,000 00	3,000 00			3,000 00			873,000 00	1,669,000 00					24
25	Grand-Tronc	Canada	15,142,633 33			15,142,633 33							204,300,120 18	251,733,661 12			300,736,846 12		25
	Buffalo et Lac Huron							966,000 00		966,000 00			3,521,657 00	7,237,639 20					
	Baie Georgienne et Lac Erié	Ontario		336,000 00		336,000 00		929,000 00		929,000 00			1,748,250 00	3,076,237 67					
	Grand-Occidental													16,902,955 34					
	London et Port-Stanley												441,550 00	1,121,861 00					
	Wellington, Grey et Bruce	Ontario		241,276 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00			1,144,476 00	1,966,942 67					
	London, Huron et Bruce	do		178,630 00		178,630 00		311,500 00		311,500 00			512,340 00	1,424,986 00					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell												30,000 00	30,000 00					
	Midland	Ontario		168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85			4,694,532 89	11,844,639 56					
	Toronto et Nipissingue	do		158,212 00		158,212 00		488,500 00		476,702 59			646,712 00	634,914 59					
	Grande-Jonction	do		182,500 00		182,500 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00			445,500 00	445,500 00					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	do		94,957 59		94,957 59		222,094 93		222,094 93			317,052 52	317,052 53					
	Victoria	do		312,000 00		312,000 00		186,000 00		186,000 00			498,000 00	498,000 00					
	Nord	do		196,188 00		196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00			828,168 00	7,492,338 00					
	Nord et Jonction du Pacifique	Canada		1,320,000 00		1,206,030 00							1,320,000 00	3,456,016 67					
	Hamilton et Nord-Ouest	Ontario		565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00			1,340,616 00	3,833,322 66					
	Jonction de Madoc à Bridgewater	Canada		103,600 00		46,400 00		20,174 00		20,174 00			373,774 00	882,567 34					
	Montréal et Jonction de Champlain												200,000 00	20,000 00					
	Union Jacques-Cartier																		
26	Grand-Est	Canada 128,000 00; Québec 156,000 00		284,000 00		44,200 00		20,000 00					1,434,000 00	1,194,200 00					26
27	Grand Nord-Ouest Central												500,000 00	109,325 00					27
28	Grand-Nord	Canada		89,600 00		25,088 00		6,000 00		6,000 00			273,600 00	191,088 00			160,000 00		28
29	Jonction de Guelph	do		51,200 00			155,000 00		20,000 00	175,000 00			185,000 00	331,000 00			182,766 48		29
30	Embranchement d'Harvey	Canada 9,600 00; N.-Brunswick 9,000 00		18,600 00		9,000 00							68,100 00	41,500 00			12,410 97		30
31	International	Canada 156,800 00; Québec 391,122 02		547,922 02		544,082 02			225,000 00	225,000 00			1,883,972 02	2,728,393 89			1,286,521 29		31
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	Canada		160,000 00		15,000 00							213,500 00	67,600 00					32
33	Joggins	Canada 42,400 00; Nouv.-Ecosse 38,400 00		80,800 00		33,638 78							430,800 00	303,638 78					33
34	Kent-Northern	Canada 58,334 87; N.-Brunswick 135,000 00		193,334 87		193,334 87							273,334 87	193,334 57	60,000 00		275,000 00		34
35	Kingston et Pembroke	Canada 48,000 00; Ontario 456,493 00		504,493 00		504,493 00		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	5,498,813 00	5,994,613 00			4,018,201 00		35
36	L'Assomption	Canada 11,200 00; Québec 7,350 00		18,550 00		14,875 00							37,550 00	24,875 00	1,682 90				36
37	Cie de ch. de fer de Colonisation du lac Témiscamingue	Canada		33,600 00		14,400 00							83,600 00	26,900 00	48,352 20	7			37
38	Leamington et Sainte-Claire	do		51,200 00		32,000 00		33,000 00		30,000 00			104,200 00	64,000 00					38
39	Manitoba et Nord-Ouest	Manitoba	739,000 00			739,000 00		215,600 00		215,600 00			13,369,600 00	8,953,000 00			2,914,173 89		39
	Saskatchewan et Ouest	do	50,000 00			50,000 00		10,000 00		10,000 00			378,000 00	551,040 00					
40	Vallée du Massawippi								65,000 00	65,000 00			400,000 00	800,000 00			800,000 00		40
41	Montreal et lac Maskinongé	Canada		32,000 00									54,000 00	2,200 00			36,000 00		41
42	Montréal et Sorel	do		72,000 00		69,932 00		14,100 00					836,100 00	1,549,932 00			1,320,000 00		42
43	Montréal et Jonction du Vermont																	Pas de rapport du capital.	43
44	Napanee, Tamworth et Québec	Canada		172,400 00		89,600 00		82,500 00		82,500 00	5,490 43	5,490 43	304,890 43	463,101 56	68,293 48	8	466,523 90		44
45	Nouveau-Brunswick	Nouveau-Brunswick		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00	87,442 89	87,442 89	3,686,442 89	7,683,919 72	203,470 14	6	3,956,492 89		45
	Nouveau-Brunswick et Canada	do		575,000 00		575,000 00		47,500 00		47,500 00			2,410,500 00	2,580,500 00			3,546,000 00	Coût en 1880.	
	Saint-Jean et Maine	do		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00			60,000 00	60,000 00			3,894,153 44	4,110,817 44			2,698,589 00	Coût aux porteurs d'obligations lors de la forclusion, 1878.	
	Frédéricton	do		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			810,000 00	728,200 00			728,200 00		
46	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	Canada 118,400 00; N.-Brunswick 108,000 00		226,400 00		218,940 00							439,250 00	531,790 00					46
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	Canada 320,000 00; N.-Brunswick 321,500 00		641,500 00		627,100 00	20,000 00						1,161,500 00	1,127,100 00					47
48	Cie des houillères, ch. de fer et navigation du N.-O.												730,000 00	1,406,953 33			1,050,484 21		48
49	Central, Nouvelle-Ecosse	Canada 256,000 00; Nouv.-Ecosse 411,119 94		667,119 94		154,262 35					330,000 00	330,000 00	1,267,119 94	754,262 35	320,000 00		614,000 00		49
50	Nosbonsing et Nipissingue												250,000 00	205,000 00			208,000 00		50
51	Ottawa et Vallée de la Gatineau	Canada		320,000 00									1,194,500 00	40,000 00	76,411 61	8			51
52	Pontiac et Jonction du Pacifique	Canada 313,100 00; Québec 540,000 00		853,100 00		594,828 00		101,000 00					1,254,100 00	894,828 00	305,520 68	6 & 7	1,088,805 47		52
53	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan												201,000 00	201,000 00					53
54	Québec et Lac Saint-Jean	Canada 861,290 00; Québec 2,114,000 00		2,975,290 00		1,935,364 00			450,000 00	450,000 00			7,225,290 00	3,598,364 00	383,800 00	7	3,598,364 00		54
55	Québec-Central	Canada 211,200 00; Québec 681,250 00		892 450 00		741,592 00		103,000 00		103,000 00			4,035,380 00	8,627,882 00					55
56	Québec, Montmorenci et Charlevoix	do		113,400 00										174,189 00			219,600 00		56
57	Stanstead, Shefford et Chambly																	Pas de rapport du capital.	57
58	Sud-Est	Québec		414,000 00		315,891 89			528,000 00	528,000 00			2,984,500 00	4,856,391 89					58
	Montréal, Portland et Boston	do		197,582 00		197,582 00		25,000 00		25,000 00			222,582 00	2,110,182 00					
	Lac Champlain et Saint-Laurent	do		380,000 00		250,280 00		51,000 00		36,000 00			431,000 00	1,264,280 00					
59	Sainte-Catherine et Niagara-Central	Canada		38,400 00			80,000 00	100,000 00					318,400 00	65,000 00			365,166 83		59
60	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	do	433,900 00										633,900 00	127,827 18			556,643 76		60
61	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	do		217,600 00		92,813 00							717,600 00	142,813 00	176,000 00		440,000 00		61
62	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	Canada 22,400 00; N.-Brunswick 21,000 00		43,400 00		43,409 00							88,400 00	43,400 00					62
63	Saint-Martin et Upham	do		145,665 00		145,665 00							170,665 00	160,665 00			194,800 00		63
64	Témiscouata	Canada 486,000 00; Québec 480,000 00; N.-Brunswick 36,000 00		1,002,000 00		628,000 00		25,000 00					1,827,000 00	1,419,900 00					64
65	Mille-Iles							10,000 00		10,000 00			70,000 00	78,000 00			72,411 49		65
66	Waterloo et Magog	Québec		92,000 00		92,000 00			15,000 00	15,000 00			207,000 00	207,000 00					66
	Vallée de Missisquoi	do		228,000 00		43,812 50			85,000 00	38,500 00			953,000 00	146,342 50					
67	Comté de l'Ouest	Nouvelle-Ecosse	50,000 00	679,100 00		729,100 00		150,000 00	100,000 00	250,000 00			1,479,900 00	2,454,694 00					67
68	Windsor et Annapolis	Canada		1,089,674 00		1,089,674 00					105,055 00	105,055 00	2,751,965 00	3,922,072 00	518 00	6	3,922,590 00		68
	Embranchement de Windsor																	Capital compris dans le ch. de fer Intercolonial.	
69	Winnipeg et Baie-d'Hudson	Manitoba		256,000 00		256,000 00							906,000 00	536,000 00					69
70	Montagne de Bois et Qu'Appelle							35,000 00					236,000 00	20,100 00					70
			21,379,489 33	140,103,659 49	300,000 00	155,498,304 63	2,992,000 00	10,219,915 78	2,220,500 00	13,141,224 43		2,426,309 01		727,180,418 75					

* Y compris 3·20 milles, Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan ; et 5 milles, Wingham à Glenannan.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Total.
Caraquette	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B.		68·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. *Largeur de voie, 5 pieds 6 pouces*		13·00
Ontario-Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté d'Hastings; se relie au Grand Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon		104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton Station, sur l'Intercolonial, à la rivière au Saumon (15 milles de voie posée, le reste en construction)		44·33
Embranchement de Chatham	De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer Northern and Western		11·00
Cobourg, Blairton et Marmora	De la ville de Cobourg à Harwood	15·00	
	De Blairton au ch. de fer Canadien du Pacifique	3·00	
			18·00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy		32 00
Comté de Drummond	De Drummondville, P.Q., à Mitchell, se relie au C.C.P. à Drummondville		13 00
Dominion Lime Co.'s Railway	De la jonction de Dudswell, chemin de fer Québec Central aux carrières de chaux		4 80
Elgin, Petitcodiac et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B, à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King		26 50
Erié et Huron	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental		73·12
Esquimault et Nanaïmo	Russell's Station à Wellington Mines		78 00
Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie	Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western à Sainte-Marie		1·33
Grand-Southern	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.		82 50
Grand-Tronc—Division du Grand-Tronc	Ligne-mère—De Sarnia à la Pte-Lévis et Isl.-Pond.	735 25	
	Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occiden.	3 00	
	Embranchement—De Montréal aux quais	2·00	
	Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's Landing	35·25	
	Embran. de Kingston - Ligne-mère jusq. Kingston.	2·25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt	14 50	
	Embranchem. de London - De Ste-Marie à London	22 00	
	Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-P., de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov.	73·58	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique	6 50	
Affermées et en exploitation	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié	162·00	
	Baie Georgienne et lac Erié—De Port-Dover à Wiarton	172·75	
	A reporter	1,229·00	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Total.
	Report..	1,229·00	
Grand-Tronc— Affermés et en exploitation.......	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee..	62·25	
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Collingwood............	94 96	
	Embranch.—Allandale à Gravenhurst................	50 94	
	do Collingwood à Meaford.....................	20 50	
	do Colwell à Penetanguishene...............	33 34	
	do Tramway Flos—Elmvale à Hillsdale	8 28	
	Hamilton et Nord-Ouest—		
	Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron............................	134·07	
	Embranchement—Beeton à Collingwood............	39·83	
	Jonction du Nord et du Pacifique (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à la rivière de la Vase, lac Nipissingue)................................	111·37	
Division du Grand-Occidental..	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor...... ..	229 50	
	Embranc. de Toronto—D'Hamilton à Toronto........	38·50	
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph...........	28 98	
	do Brant do Brantford... ...	8 00	
	do Sarnia—De Komoka à Sarnia	50·75	
	do Petrolia—De Wyoming à Petrolia	4 75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe..............	145 50	
	Emb d'Allanburg—D'Allanb. à la jonct. de Clifton	8·32	
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.	25 00	
Affermés et en exploitation.......	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine.....................	168 35	
	London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley	23 66	
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham	68 89	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg..	34 75	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, Stratford et Huron........................		
Affermés—Division de Midland.	Midland—De Port-Hope à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne............................	165 75	
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe..................	111·50	
Affermés—Division de Midland.	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'......................................	87·75	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chem. de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)	99·75	
	De la jonction de Madoc à Bridgewater.................	8·50	
			3,092·94
Grand-Oriental	De Dundas, comté d'Huntingdon, Qué., à Lévis, Québec (en construction 60 milles).....................	220·00	
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (6·12 milles de voies sont posées)........................	36 00	
			256·00
Grand-Northern	A partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec; 8 milles construits de Saint-Jérôme à New-Glasgow...	....	170 00
Grand Central du Nord-Ouest.....	De Brandon, *viâ* Battleford aux Montagnes Rocheuses (50 milles en construction)		
Jonction de Guelph.........................	De Guelph, Ont., jusqu'au point sur la division de Credit Valley, du C.C.P., près de Campbellsville.	....	15·00
Embranchement de Harvey.........	D'Albert à Harvey Bank, N.-B	....	3·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Total.
Irondale, Bancroft et Ottawa	D'Orillia, Ont., à Ottawa, (tracé de Mackinmount à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C. P. à Ottawa. 10 milles de voie posée	....	225·00
International..........	De Lennoxville, P. Q., à la frontière du Maine......	....	81·66
Joggins	De Maccan-Station, Intercolonial, à Prospect-Mine	....	13·00
Kent Northern..........	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial	....	27·00
Kingston et Pembroke..........	Ligne-mère—Kingston à Pembroke..........	103·00	
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville..........	4·00	
	do Jusqu'au mines de Robertsville	1·00	
	do Jusq. moul. de Doran, aux usines de charb. de bois, moul. McLaren, mine de Bethuen, moul. Lavant, moul. de Gly de Fork et mou. Francis	4·00	
			112·00
	(Ce ch. de fer se relie au Gr.-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac., au lac Sharbot et Renfrew)		
L'Assomption..........	De L'Epiphanie à L'Assomption..........	....	3·50
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue	De Mattawa à la tête du Long-Sault, sur l'Ottawa...	....	6·00
Leamington et Sainte-Claire......	De Comber Station, ch. de fer du Canada-Southern à Leamington	....	14·00
Manitoba et Nord-Ouest..........	De Portage-la-Prairie à Langenburg..........	180·57	
	Embranchement de la Rivière aux Coquilles.........	11·45	
	Affermée—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City (en construction de Langenburg à Saltcoats 25·32 milles)..........	15·17	
			207·19
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	De Winnipeg à Glenboro et de Manitou à Deloraine. Affermé par le Pacifique Canadien..........	....	211 20
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer International et du Grand-Tronc à Lennoxville	32·00	
	Embranch.—De la jonct. de Stanstead à Stanstead	2 00	
			34·00
Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert, jusqu'à Armstrong, sur la Rivière Richelieu, vis-à-vis Sorel..........	....	44 67
Montréal et Lac Maskinongé	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon, Qué.....	....	12·75
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint Jean P. Q., jusq. son raccordem. avec le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent..	....	23·60
Napanee, Tamworth et Québec....	De sa jonction avec le Grand-Tronc à la ville de Napanee, Ont., jusqu'au village de Tamworth........	....	28·50
Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, sur la rivière Saint Jean, N.-B.) à Edmundston	164·00	
	Embranch.—De la jonct'n de Newbury à Woodstock	6·00	
	do Aroostook à la frontière du Maine......	4·00	
			174·00
	Lignes affermées—		
	Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André	127·00	
	Saint-Jean et Maine—De Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'..........	92·00	
	Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton	22·50	
			241·50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tormentine	....	36·00
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricton) à la Jonction de Chatham—Ch. de fer Intercolonial	107·00	
	Blackville à Indiantown	9·00	
			116·00
	(Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson.)		
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique	Affermé au ch. de fer du Grand-Tronc	....	111·37
Rive-Nord, formant ci-devant partie du ch. de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	Acheté par le chemin de fer Canadien du Pacifique	....	206·10
Houille et navigation du Nord-Ouest	De la jonction avec le ch. de fer C. P. à Dunmore, 651 milles à l'ouest de Winnipeg, dans une direction ouest jusq. la mine de houille à Lethbridge, dans le dist d'Alberta, largeur de voie, 3 pieds	....	109·50
Nosbonsingue et Nipissingue	De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au Lac Nipissingue	....	5·50
Central, Nouvelle-Ecosse	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—en construction	....	75·00
Ottawa et Vallée de la Gatineau	De la station du Pacifique Canadien, à Hull, Qué., à Wakefield	....	19·50
	(3 milles de nivelés.)		
Jonction de Pontiac du Pacifique	De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont	....	85 00
	(Les listes ne sont posées que sur 71 m. à p. d'Aylmer)		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Du ch. de fer du Canadien du Pacifique à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'au Lac Long	....	23·00
Québec et Lac Saint-Jean	De Québec au lac Saint-Jean	190·00	
	De Chambord à Chicoutimi	5·00	
			195·00
	Se reliant au ch. de fer de la Rive-Nord, à 4 milles de Québec, jusqu'à Roberval, Lac Saint-Jean, 195 milles terminés, 54 milles en exploitation.		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins	10·00	
	Du Lac Edouard à La Tuque	30·00	
	Du Lac Saint-Jean à Chicoutimi	70·00	
			110·00
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonct. d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Qué.	138·00	
	Emb. Chaudière—Jonct. de la Beauce à St-François	15·00	
	Emb. d'Angus—D'Angus-Est aux fabriq. d'Angus	1·00	
			154·00
	(Aussi 40 milles en voie de construction.)		
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au chemin de fer Waterloo et Magog à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, à Sainte-Anne	21·00	
Stanstead, Shefford et Chambly	De la jonction du chemin de fer de jonction de Montréal et du Vermont, près Saint-Jean, Qué., En allant à l'est vers Waterloo	....	43·00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent.)		

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière	44·00	
	Division du Nord—De la Jonction de Sutton à Sorel	96·00	
	Embranchement—De Drummondville à L'Avenir	12·00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et St-Lambert à Farnham	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire	9·00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à St-Guillaume	63·00	
			260·00
	(Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, et Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Sainte-Catherine et Niagara Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara	.....	12·35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick	.....	1·75
Saint-Laurent et Ottawa. (Maintenant affermé par le Pacifique Canadien)	Ottawa à Prescott	51·80	
	Embranchement—De la jonction de la Chaudière à Ottawa—(Se relie au Grand-Tronc et aux bateaux à vapeur du Saint-Laurent, à Prescott, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, et au Canada-Atlantique à la Chaudière, Ottawa	4·70	
			50·56
Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique à la rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean (22 milles de voie posée)	.....	42·75
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	Richibouctou à Bouctouche—(Terminé de Richibouctou à Saint-Louis, 7 milles)	.....	.....
Saint-Martin et Upham	De la jonction d'Hampton, chemin de fer Intercolonial, à Saint-Martin, sur la baie de Fundy	.....	29·12
Mille-Iles	De Gananoque à la stat. de Gananoque, ch. de f. G.T.	.....	3·15
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du Nouveru-Brunswick	.....	81·20
Waterloo et Magog	Waterloo à Sherbrooke, Qué. (Se relie au Stanstead, Shefford et Chambly, et aussi au Sud-Est)	39·00	
	Ch. de fer de la Vallée de Missisquoi. (N'est complété que depuis Bolton Forest, sur le Waterloo et Magog, vers le sud, 10·10 milles ; il n'est pas exploit.	10·10	
			49·10
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.-B.	.....	67·00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E.	84·00	
Affdrmée	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 milles d'Halifax	32·00	
			116·00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Du ch. de fer Canadien du Pacifique, près de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle, de là vers le nord-ouest (17 milles en construction)	.....	110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson	De Winnipeg, à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson. (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba)	.....	650·00
Pacifique de l'Ouest d'Ontario	De London à Woodstock, Ont. (Compris dans le ch. de f. Canadien du Pacifique)	.....	26·60

ÉTATS SOMMAIRES.

No 2.—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service	Poids par verge. Lisses en fer.	Lisses d'acier.
							lbs.	lbs.
1	Albert*	52·00	....	52·00	....	2·25	56	....
2	Albert-Sud	10·50	6·50	....	10·50	....	....	56
3	Cie de navig. de la Baie de Quinté	3·50	....	....	3·50	3·00	40	50
4	Baie des Chaleurs	40·00	60·00	....	40·00	....	....	56
5	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	40·00	5·00	....	40·00	1·00	....	56
6	Bouctouche et Moncton	32·00	....	....	32·00	2·50	....	56
7	Canada-Atlantique	130·30	....	....	130·30	17·00	....	56
8	Sud du Canada	362·44	....	47·52	314·92	134·47	60	60
9	Chemins de fer du gouver. Canadien.							
	Intercolonial	894·00	....	....	894·00	129·25	....	56 57½ 67
	Prolongement-Est	80·00	....	....	80·00	4·00	....	56
	Ile du Prince-Edouard	210·60	....	148·16	62·44	15·63	40	50 & 52
	Cap-Breton	....	90·00	....	....	....	....	....
	Oxford et New-Glasgow	....	76·00	....	....	....	....	....
10	Canadien du Pacifique .... 3415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest. 74·60		45·00					
	Rive-Nord .... 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa. 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce... 188·70	4691·70	....	58·20	4633·50	428·50	45 & 56	56, 57½, 60 & 70
	Ontario et Québec........ 334·30							
	Credit-Valley........ 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60							
	Colonisation, Sud-Ouest du Manitoba........ 211·20							
11	Caraquette	68·00	....	....	68·00	3·25	....	50
12	Carillon et Grenville	13·00	....	13·00	....	....	65	....
13	Ontario-Central	104·00	....	....	104·00	11·00	....	42 & 56
14	Central du Nouveau-Brunswick	15·00	30·00	....	15·00	1·00	....	54
15	Embranchement de Chatham	11·00	....	....	11·00	1·00	....	56½ & 60
16	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00	....	18·00	....	....	56	....
17	Cie de c. de f. et houil. de Cumberland	32·00	....	....	32·00	10·00	....	56 & 67
18	Cie de chaux du Canada	4·80	....	....	4·80	·75	....	56
19	Comté de Drummond	13·00	....	....	13·00	1·50	....	56
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	....	12·50	14·00	1·00	60	50
21	Erié et Huron	73·12	....	....	73·12	....	....	54 & 56
22	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	....	....	78·00	1·70	....	50 & 54
23	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	....	....	1·33	....	....	60
24	Grand Southern	82·50	....	....	82·50	2·00	....	56
25	Grand-Tronc........ 894·25							
	Buffalo et Lac Huron .... 162·00							
	B. Georgienne et Lac Erié. 172·75							
	Great-Western........ 539·53							
	London et Port-Stanley..... 23·66							
	Wellington, Grey et Bruce.. 168·35							
	London, Huron et Bruce... 68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell........ 34·74							
	Midland........ 165·75	3092·94	....	278·50	2814·44	589·50	40 to 65	56 to 72
	Toronto et Nipissingue...... 111·50							
	A reporter	10,180·23	312·50	627·88	9,532·35	1,360·30	....	....

*Rapport de 1887.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nombre de traverses par milles.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						pieds.							
2,240	Eclisses	...	......	93	......	......	......	1	1	......	76	4·8½	1
2,640	do	...	......	7	......	......	......	2	......	955	120	4·8½	2
3,000	do	...	......	11	......	......	......	1	......	400	90	4·8½	3
2,600	do	...	......	......	1	22	......	1	......	637	67	4·8½	4
2,640	Joint Fisher	...	......	......	......	......	......	1	......	717	58	4·8½	5
2,640	Eclisses	...	......	18	......	......	1	1	......	955	73	4·8½	6
2,640	do	...	4	86	3	......	7	4	......	2865	40	4·8½	7
2,800	Arrête-noix et rondelles	...	3	364	18	19	11	11	4	913	75	4·8½	8
2,640-2,112	Cornières et éclisses	1	8	429	29	18½ to 35	4	22	17	694	65	4·8½	9
2,640-2,112	Eclisses	...	......	60	9	20	......	1	......	955	79½	4·8½	
2,640	Cornières et éclisses	...	......	956	2	17¼	......	......	......	396	90	3·6	
......	......	...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
......	......	...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
2,640	Cornières et éclisses	5	17	1945	49	20–22·10	26	33	33	500	*237½	4·8½	10
2,600	Eclisses	...	......	......	......	......	......	1	......	1000	60	4·8½	11
2,200	do et coussinets	...	1	7	1	16	......	......	......	1910	100	5·6	12
2,640	do et boulons	...	......	94	......	......	4	3	......	955	105	4·8½	13
2,640	do do	...	......	5	......	......	......	2	......	955	66	4·8½	14
2,640	do	...	......	5	......	......	......	2	......	955	52·80	4·8½	15
2,500	do et coussinets	...	......	......	......	......	1	1	......	273	......	5·6	16
2,600	do boulons et noix	...	......	13	......	......	......	1	......	820	160	4·8½	17
2,640	do do	...	......	5	......	......	......	1	......	955	103	4·8½	18
2,640	do	...	......	9	......	......	......	1	1	717	63	4·8½	19
2,640	Coussinets et éclisses	...	......	19	......	......	1	1	......	717	80	4·8½	20
2,816	Eclisses.	...	......	108	......	......	3	4	......	661	52	4·8½	21
2,992	Cornières, éclisses et boulons.	...	......	15	2	23	......	......	......	573	80	4·8½	22
2,400	do do	...	......	4	......	......	......	2	......	......	......	4·8½	23
2,464	Eclisses à joint en porte-à-faux	...	......	52	......	......	1	3	......	716	79	4·8½	24
2,640	Barres à cornières, éclisses et boulons	13	80	2519	222	15·6-28·4	64	67	74	1100	105½	4·8½	25
......	......	19	113	6824	336	......	123	167	130				

*Temporaire.

N° 2.—Particularités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétées. (Lisses posées.)	En voie de construction	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							lbs.	lbs.
	Report	10180·23	312·50	627·88	9552·35	1360·30	....	....
	Grande-Jonction 87·75							
	Whitby, P. Perry et Linds'y 46·50							
	Victoria 53·25							
	Nord 208·00							
	Nord et Jonct. du Pacific 111·37							
	Hamilton et Nord-Ouest 173·90							
	Jn. de Madoc à Bridgewater 8·50							
	Montréal et Jn. Champlain 62·25							
26	Grand-Oriental	6·50	60·00	....	6·50	....	....	56
27	Grand Nord-Ouest Central	....	50·00	....	....	....	....	....
28	Grand-Nord	7·84	....	....	7·84	....	....	56
29	Jonction de Guelph	15·00	....	....	15·00	·20	....	56
30	Embranchement de Harvey	3·00	....	....	3·00	·20	....	56
31	International	81·66	....	....	81·66	3·50	....	56
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00	....	....	10·00	·25	....	56
33	Joggins	13·00	....	....	13·00	1·00	....	56
34	Kent-Northern	27·00	....	20·00	7·00	1·00	40 et 60	56
35	Kingston et Pembroke	112·50	....	9·50	103·00	21·00	50 et 84	56
36	L'Assomption	3·50	....	....	3·50	·20	....	56
37	Cie de ch. de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue	6·00	....	....	6·00	....	....	16
38	Leamington et Sainte-Claire	14·00	....	....	14·00	1·33	....	56
39	Manitoba et Nord-Ouest 192·02 / Saskatchewan et Ouest 15·47	207·49	....	....	207·49	16·47	....	56
40	Vallée de Massawippi	34·00	....	1·00	33·00	....	56	50
41	Montréal et Lac Maskinongé	5·00	8·00	....	5·00	....	....	56
42	Montréal et Sorel	44·67	....	....	44·67	3·33	....	56
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	....	....	23·60	2·00	....	60
44	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	....	....	28·50	2·00	....	56
45	Nouveau-Brunswick 174·00 / N.-Brunswick et Canada 127·00 / Saint-Jean et Maine 92·00 / Frédéricton 22 50	415·50	....	55·70	359·80	33·60	52 et 56	52
46	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard.	36·00	....	....	36·00	1·50	....	56
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	....	....	116·00	5·00	....	56½ & 61
48	Cie Houillère et de Navigation du Nord-Ouest	109·50	....	....	109·50	3·00	....	28 & 30
49	Central, Nouvelle-Ecosse	....	76·00	....	....	....	....	....
50	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	....	5·50	1·00	....	56
51	Ottawa et Vallée de la Gatineau	....	3·00	....	....	....	....	....
52	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	14·00	....	71·00	2·00	....	56
53	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	23·00	....	....	23·00	....	....	....
54	Québec et Lac Saint-Jean	195·00	....	....	195·00	10·00	....	56
55	Québec-Central	154·00	....	24·00	130·00	10·00	....	56
56	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	....	....	21·00	....	....	56
57	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	29·00	14·00	5·50	60	60
	A reporter	12012·99	523·50	767·08	11245·91	1484·38	....	....

de construction, etc.—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passage à niveau. Gardés.	Nombre de passage à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						pieds.							
......	......	19	113	6824	336	......	123	167	130	......	......	......	
2,640	Eclisses	...	......	5	......	......	1	1	......	1910	26	4·8½	26
......	......	...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	27
2,640	......	...	......	......	......	......	......	1	....	1273½	52·80	4·8½	28
2,640	Eclisses à cornières	...	......	25	1	21·6	......	1	......	955	52·80	4·8½	29
2,600	Eclisses......	...	......	2	1	15·10	......	2	......	717	52·80	4·8½	30
2,260	Eclisses et éclisses à cornières	...	......	27	......	......	......	2	......	1146	74	4·8½	31
2,640	Eclisses	...	......	3	......	......	......	1	......	1000	60	4·8½	32
3,000	do	...	......	4	......	......	......	1	......	955	79	4·8½	33
2,432	do	...	......	4	......	......	......	2	1	1000	60	4·8½	34
2,640	do	...	......	54	4	16½–20½	4	4	12	955	79	4·8½	35
2,500	do	...	......	7	......	......	......	1	......	......	20	4·8½	36
......	......	...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3·0	37
2,600	Eclisses......	3	......	21	......	......	......	1	......	955	20	4·8½	38
2,700	Eclisses et cornières en acier...	6	......	140	......	......	......	1	2	955	105·60	4·8½	39
2,800	do	...	......	20	1	19	......	......	......	955	76	4·8½	40
2,720	do	...	......	......	......	......	......	1	......	......	52·80	4·8½	41
2,640	do	...	......	12	......	......	1	2	......	2292	53	4·8½	42
2,600	do et boulons	...	......	51	1	17·5	......	2	......	......	52	4·8½	43
3,000	Eclisses à cornières......	...	......	24	......	......	......	......	......	882	88	4·8½	44
2,640	Eclisses......	...	......	158	3	18	1	5	5	540	85	4·8½	45
2,400	do	...	......	26	......	......	......	1	......	1000	66	4·8½	46
2,640	Eclisses, boulons et éclisses à cornières	...	......	25	......	......	1	5	1	955	80	4·8½	47
2,112	Eclisses	...	......	4	......	......	......	1	......	1433	52	3·0	48
......	......	...	......	......	1	23	3	1	2	882	80	4·8½	49
2,600	Eclisses	...	......	1	......	......	......	1	......	637	132*	4·8½	50
......	......	...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	51
2,640	Eclisses à cornières......	...	......	......	......	......	......	1	......	1433	52·80	4·8½	52
......	......	...	......	......	......	......	......	......	......	1146	......	......	53
2,640	Eclisses......	...	......	26	3	......	......	2	......	716	132	4·8½	54
2,640	do	...	......	26	......	......	1	5	1	882	76	4·8½	55
2,640	do	...	......	......	......	......	......	......	......	1645	53	4·8½	56
2,400	do	...	......	42	......	......	3	4	......	......	60	4·8½	57
......	......	28	113	7531	351	......	138	216	154				

* Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							lbs.	lbs.
	Report	12012·99	523·50	767·08	11245·91	1484·38	....	....
58	Sud-Est .... 152·00; Montréal, Portland et Boston .... 45·00; Saint-Laurent et Jonction du Lac Champlain .... 63·00	260·00	....	129·50	130·50	29·00	40–56–60	57½
59	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12·35	....	....	12·35	1·00	....	56
60	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1·75	....	....	1·75	....	....	60
61	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	22·00	....	....	22·00	1·50	....	56
62	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00	....	....	7·00	·25	....	56
63	Saint-Martin et Upham	29·12	....	29·12	....	....	56–60–70	....
64	Témiscouata	81·20	....	....	81·20	3·80	....	56
65	Mille-Iles	3·15	....	....	3·15	·63	....	56
66	Waterloo et Magog .... 39·00; Vallée de Missisquoi .... 10·10	49·10	....	10·10	39·00	2·50	....	56
67	Comtés de l'Ouest	67·00	....	67·00	....	4·00	56	....
68	Windsor et Annapolis .... 84·00; Embranchem. de Windsor. 32·00	116·00	....	34·75	81·25	4·80	50 et 67	56
69	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	....	....	40·00	....	....	56
70	Montagne de Bois et Qu'Appelle	....	17·00	....	....	....	....	....
		12701·66	540·50	1037·55	11664·11	1531·86	....	....

de construction, etc.—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches de lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						pieds.							
....	....	28	113	7531	351	....	138	216	154	....	....	......	
3,000	Eclisses	...	1	229	1	20·6	7	11	5	637	80	4·8½	58
2,700	do	...	......	17	10	22	1	1	......	717	79	4·8½	59
....	....	...	1	3	......	....	......	2	......	....	....	4·8½	60
2,600	....	...	......	7	......	....	......	1	......	717	80	4·8½	61
2,432	Eclisses	...	......	3	......	....	......	1	......	1000	45	4·8½	62
2,240	Manchons et éclisses...............	...	......	22	......	....	......	1	... .	717	129·50	4·8½	63
2,640	Eclisses	...	......	20	......	....	......	2	......	819	80	4·8½	64
3,000	Eclisses à cornières...................	...	......	8	......	....	......	1	......	660	84·40	4·8½	65
2,400	Eclisses	...	......	1	1	24	1	2	......	574	75	4·8½	66
2,600	do	...	......	......	......	....	......	......	......	600	84	4·8½	67
2,640	do	...	......	69	1	32	......	1	......	693	75·50	4·8½	68
2,640	do	...	......	......	......	....	......	......	......	....	....	4·8½	69
....	....	...	......	......	......	....	......	......	......	....	....	......	70
....	....	28	115	7910	364	....	147	239	159				

N° 3—PARTICULARITÉS du matériel roulant,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Terminée.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons dortoirs. Louées.	Nombre de wagons palais. En propriété.	Nombre de wagons palais. Louées.
1	Albert	52·00	......	3	......	......	......	......	...
2	Albert-Sud	10·50	6·50	1	......	......	......	......	...
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	......	1	......	......	......	......	...
4	Baie des Chaleurs	40·00	60·00	2	1	......	......	......	...
5	Brockville, Wesport et Sault Sainte-Marie	40·00	5·00	2	......	......	......	......	...
6	Bouctouche et Moncton	32·00	......	2	......	......	......	......	...
7	Canada-Atlantique	130·30	......	7	10	......	......	......	...
8	Sud du Canada	362·44	......	128	......	......	......	......	...
9	Chemins de fer du gouvernement canadien	......	......	......	......	......	......	......	...
	Intercolonial	894·00	......	164	......	13	......	2	...
	Prolongement de l'Est	80·00	......	9	......	......	......	......	...
	Ile du Prince-Edward	210·60	......	21	......	......	......	......	...
	Cap-Breton	......	90·00						
	Oxford et New-Glasgow	......	76·00						
10	Chemin de fer Canadien du Pacifique ..... 3,415·30								
	Atlantique et Nord-Ouest ..... 74·60	......	45·00						
	Rive-Nord ..... 206·10								
	Saint-Laurent et Ottawa ..... 56·50							dans le	
	Toronto, Grey et Bruce ..... 188·70	4,691·70	......	368	*19	54	*8	précédent.	
	Ontario et Québec ..... 334·30								
	Credit-Valley ..... 175·20								
	Pacifique d'Ontario-Ouest ..... 26·60								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 211·20								
11	Caraquette	68·00	......	3	......	......	......	......	...
12	Carillon et Grenville	13·00	......	3	......	......	......	......	...
13	Ontario-Central	104·00	......	10	......	......	......	......	...
14	Central du Nouveau-Brunswick	15·00	30·00	1	......	......	......	......	...
15	Embranchement de Chatham	11 00	......	2	......	......	......	......	...
16	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00	......	2	......	......	......	......	...
17	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland	32·00	......	7	......	......	......	......	...
18	Cie de chaux du Canada	4·80	......	......	......	......	......	......	...
19	Comté de Drummond	13·00	......	1	......	......	......	......	...
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	......	2	......	......	......	......	...
21	Erié et Huron	73·12	......	5	......	......	......	......	...
22	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	......	4	......	......	......	......	...
23	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie.	1·33	......	......	......	......	......	......	...
24	Grand-Southern	82·50	......	5	......	......	......	......	...
25	Grand-Tronc ..... 894·25								
	Buffalo et Lac Huron ..... 162·00								
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié ..... 172·75								
	Grand-Occidental 539 53								
	London et Port-Stanley ..... 23·66								
	Wellington, Grey et Bruce ..... 168·35								
	London, Huron et Bruce ..... 68·89								
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·74								
	Midland ..... 165·75								
	Toronto et Nipissingue ..... 111·50	3,092·94	......	687	......	......	......	......	...
	Grande-Jonction ..... 87·75								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50								
	Victoria ..... 53·25								
	Nord ..... 208·09								
	Jonction du Nord et du Pacifique ..... 111·37								
	Hamilton et Nord-Ouest ..... 173·90								
	Jonction de Madoc à Bridgewater ..... 8·50								
	Jonction de Montréal et Champlain ..... 62·25								
	A reporter	10180·23	312·50	1440	30	67	8	2	...

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nomb. de voitures de 2e classe et pour les immigr.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plateformes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
3	......	......	......	1	......	10	......	20	......	....	...	1	Rapport de 1886-87.
......	......	......	......	......	......	....	......	8	......	....	...	2	
1	......	......	......	1	......	....	......	24	......	....	...	3	
......	......	......	......	......	......	1	......	16	15	....	...	4	
1	......	......	......	1	......	20	......	10	......	....	...	5	
2	......	1	......	......	......	1	......	20	......	....	...	6	
6	4	......	2	1	6	10	2326	137	......	6	...	7	
44	......	21	......	24	......	2017	......	177	......	48	...	8	Aussi 125 "autres wagons."
......	......	......	......	......	......	....	......	....	......	....	...	9	
69	......	82	......	43	......	1618	......	1450	......	2186	...		
6	......	4	......	4	......	32	......	70	......	150	...		
17	......	15	......	4	......	178	......	125	......	....	...		
111	9	122	*12	90	*10	6305	*255	2611	*91	379	...	10	*Prêts spéciaux. Aussi 340 fourgons, wagons d'équipe, chasse-neige, et 18 prêts spéciaux.
1	......	1	......	2	......	4	......	16	......	....	...	11	
3	......	3	......	4	......	....	......	4	......	....	...	12	
1	......	3	......	3	......	24	......	80	......	....	...	13	
......	......	......	......	......	......	....	......	32	......	....	...	14	
1	......	2	......	......	......	....	......	1	......	....	...	15	
3	......	......	......	......	......	....	......	40	......	....	...	16	
2	......	......	......	2	......	2	......	26	......	110	...	17	
......	......	......	......	......	......	....	......	....	......	....	...	18	
......	......	1	......	......	......	....	......	9	......	....	...	19	
2	......	1	......	1	......	2	......	10	......	....	...	20	
9	......	......	......	3	......	30	......	12	......	....	...	21	
4	......	......	......	3	......	14	......	56	......	....	...	22	
......	......	......	......	......	......	....	......	....	......	....	...	23	
4	......	......	......	2	......	8	......	42	......	....	...	24	
366	......	230	......	240	......	13744	......	5818	......	....	...	25	
656	13	486	14	429	16	24020	2581	10814	106	2879	...		

N° 3.—Particularités du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons dortoirs. Loués.	Nombre de wagons palais. En propriété.	Nombre de wagons palais. Loués.
	Report.	10180·23	312 50	1440	30	67	8	2	...
26	Grand-Oriental	6·50	60·00	...	...	...	...	...	...
27	Grand Nord-Ouest Central	...	50·00	...	...	...	...	...	...
28	Grand-Nord	7·84	...	...	1	...	...	...	...
29	Jonction de Guelph	15·00	...	...	2	...	...	...	...
30	Embranchement de Harvey	3·00	...	1	...	...	...	...	...
31	International	81·66	...	3	1	...	...	...	...
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00	...	1	...	...	...	...	...
33	Joggins	13·00	...	1	...	...	...	...	...
34	Kent Northern	27·00	...	2	...	...	...	...	...
35	Kingston et Pembroke	112·50	...	11	...	...	...	...	...
36	L'Assomption	3·50	...	1	...	...	...	...	...
37	Ch. de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue	6·00	...	1	...	...	...	...	...
38	Leamington et Sainte-Claire	14·00	...	2	...	...	...	...	...
39	Manitoba et Nord-Ouest 192·02; Saskatchewan et Ouest 15·47	207·49	...	7	1	...	...	...	...
40	Vallée de Massawippi	34·00	...	...	...	...	...	...	...
41	Montréal et Lac Maskinongé	5·00	8·00	...	1	...	...	...	...
42	Montréal et Sorel	44·67	...	2	1	...	...	...	...
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	...	...	...	...	...	...	...
44	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	...	2	...	...	...	...	...
45	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouveau-Brunswick et Canada 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	...	46	...	...	...	...	...
46	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00	...	3	...	...	...	...	...
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	...	6	...	...	...	...	...
48	Cie Houillère et de Navigation du N.-O.	109·50	...	8	...	...	...	...	...
49	Central, Nouvelle-Ecosse	...	76·00	...	...	...	...	...	...
50	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	...	1	...	...	...	...	...
51	Ottawa et Vallée de la Gatineau	...	3·00	...	...	...	...	...	...
52	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	14·00	4	...	...	...	...	...
53	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	23·00	...	...	...	...	...	...	...
54	Québec et Lac Saint-Jean	195·00	...	11	1	...	...	...	...
55	Québec-Central	154·00	...	10	...	...	...	...	...
56	Québec, Montmorenci et Charlevoix	21·00	...	1	...	...	...	...	...
57	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	...	6	...	...	...	...	...
58	Sud-Est; Montréal, Portland et Boston; Saint-Laurent et Jonction du Lac Champlain	260·00	...	30	...	...	...	2	...
59	Sainte-Catherine et Niagara Central	12·35	...	1	...	...	...	...	...
60	Pont de Saint-Jean et prolongement du ch. de fer	1·75	...	...	...	...	...	...	...
61	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	22·00	...	1	...	...	...	...	...
62	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00	...	...	...	...	...	...	...
63	Saint-Martin et Upham	29·12	...	1	1	...	...	...	...
64	Témiscouata	81·20	...	...	...	...	...	...	...
65	Mille-Iles	3·15	...	1	...	...	...	...	...
66	Waterloo et Magog 39·00; Vallée de Missisquoi 10·10	49·10	...	...	...	...	...	...	...
67	Comté de l'Ouest	67·00	...	4	...	...	...	...	...
68	Windsor et Annapolis 84·00; Embranchement de Windsor 32·00	116·00	...	10	...	...	...	...	...
69	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	...	...	...	...	...	...	...
70	Montagne de Bois et Qu'Appelle	...	17·00	...	...	...	...	...	...
		12,701·66	540·50	1618	39	67	8	4	...

matériel roulant.—*Fin.*

Nombre de voitur. de 1re classe. En propriété.	Nombre de voitur. de 1re classe. Louées.	Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants. En propriété.	Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants. Louées.	Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messageries. En propriété.	Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messageries. Loués.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. En propriété.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. Loués.	Nombre de wagons plateformes. En propriété.	Nombre de wagons plateformes. Loués.	Nombre de wagons à bascule. En propriété.	Nombre de wagons à bascule. Loués.	Numéro.	Observations.
656	13	486	14	429	16	24020	2581	10814	106	2879			
												26	
												27	
	1				1							28	
									28			29	
												30	
2				1		2		28				31	
		1				2						32	
1		1				1		6				33	
1				2		1		14				34	
6		2		4		25		204				35	
1												36	
		1						9				37	
1								10				38	
5		4		5		107		65				39	
												40	Matériel roulant fourni par les ocataires (chemin de fer Passumpsic.)
								6	8			41	
	2		1		1							42	
												43	Exploité par le Vermont Central.
2								20				44	
28		22		16		472		736				45	
1		1				2						46	
2		2				12		76				47	
2		2				18		2		178		48	
												49	
								35				50	
												51	
1		2		1		5		35		20		52	
												53	
3		7		3		28		135				54	
5		7		6		75		158				55	
								15				56	
4				2								57	
9		8		6	4	61	371	248	100	50		58	
2								5				59	
												60	Exploité par la Cie du ch. de f. du N.-B
												61	
												62	Exploité avec le matériel roulant du Kent Nord.
	1				1							63	
												64	
1												65	
												66	Expl. avec le mat. roul. du ch. de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.
3		2		2		17		57				67	
6		5		6		70		72		20		68	
												69	
												70	
742	17	553	15	483	23	24918	2952	12750	242	3147			

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Albert	52·00	256	1,740	26,592	28,588
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation	3·50	....	280	15,337	15,617
3	Bouctouche et Moncton	32·00	....	1,600	6,656	8,256
4	Atlantique du Canada	130·30	191,928	180,326	30,466	402,720
5	Sud du Canada	362·44	1,014,379	1,923,479	137,788	3,075,646
6	Chemins de fer du gouvern. canadien—					
	Intercolonial	894 00	951,838	3,987,415	Ft. et mix.	4,939,253
	Ile du Prince-Edouard	210·60	72,948	167,262	do	240,210
	Prolongement-Est	80·00	51,363	33,744	do	85,107
7	Canadien du Pacifique ... 3415·30					
	Atlantique et Nord-Ouest ... 44·60					
	Rive Nord ... 206·10					
	Sanit-Laurent et Ottawa ... 56·50					
	Toronto, Grey et Bruce ... 188·70					
	Ontario et Québec ... 334·30	4,661·70	3,633,789	5,702,948	740,679	10,077,416
	Credit Valley ... 175·20					
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ... 211·20					
8	Caraquette	68·00	....	....	25,300	25,300
9	Carillon et Grenville	13·00	8,550	....	550	9,100
10	Ontario Central	104·00	20,972	29,600	66,356	116,928
11	Embranchement de Chatham	11·00	....	....	28,024	28,024
12	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00	....	....	7,200	7,200
13	Ch. de fer et houillères de Cumberland	32·00	....	....	125,173	125,173
14	Comté de Drummond	13·00	....	9,800	....	9,800
15	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	....	....	16,800	16,800
16	Erié et Huron	73·12	42,737	23,691	39,896	106,324
17	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	....	....	....	110,000
18	Grand-Occidental	82·50	....	4,563	51,645	56,208
19	Grand-Tronc ... 894·25					
	Buffalo et Lac Huron ... 162·00					
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié ... 172·75					
	Grand-Occidental ... 539·53					
	London et Port-Stanley ... 23·66					
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·35					
	London, Huron et Bruce ... 68·89					
	Brantford, Norfolk et Port Burwell ... 34·74	3,092·94	4,730,343	7,365,623	2,231,565	14,327,531
	Midland ... 165·75					
	Toronto et Nipissingue ... 111·50					
	Grande-Jonction ... 87·75					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50					
	Victoria ... 53·25					
	Nord et Nord Ouest ... 381·90					
	Nord et Jonc. du Pacifique ... 111·37					
	Madoc à Bridgewater ... 8·50					
	Jn. de Montr. et Champlain 62·25					
20	Grand-Nord	7·84	....	....	5,008	5,008
21	International	81·66	44,362	42,044	10,902	97,308
22	Joggins	13·00	....	4,500	....	4,500
23	Kent-Nord	27·00	....	....	18,500	18,500
24	Kingston et Pembroke	112·50	95,000	....	131,000	226,000
25	L'Assomption	3·50	....	....	....	6,370
	A reporter	10284·10	10,858,465	19,478,615	3,715,437	34,168,887

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux, de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
29,202	10,515	20,934	15	12	1	Rapport de 1887.
15,617	9,340	29,905	15	10	2	
8,256	5,000	2,480	20	16	3	Pour cinq mois.
555,150	134,003	348,632	35	15	4	
3,925,742	552,325	2,365,590	35	15	5	
5,936,035	996,194	1,275,995	30	15	6	
306,924	131,246	59,603	20	14		
93,400	43,970	12,828	30	15		
13,247,641	2,135,735	2,321,957	22	14	7	
25,300	3,500	11,195	18	18	8	
10,400	....	250	25	18	9	
116,928	55 826	40,143	20	16	10	
31,624	12,349	12,767	30	....	11	
7,200	3,000	16,000	15	....	12	
....	18,645	433,380	15	15	13	
12,000	400	29,295	....	20	14	
18,450	11,250	18,047	....	12	15	
140,104	92,442	66,375	25	18	16	
110,000	26,160	17,275	20	12	17	
57,708	11,200	12,774	22	22	18	
18,024,544	5,855,439	6,901,874	30	15	19	
5,008	....	3,956	....	....	20	
97,308	32,370	51,872	22	10	21	
5,000	....	18,663	....	10	22	
18,500	5,320	9,539	18	....	23	
272,000	59,446	126,355	25	18	24	
6,370	7,556	289	15	15	25	
43,076,411	10,213,231	14,206,973				

ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Report	10284·10	10,858,465	19,478,615	3,715,437	34,168,887
26	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue	6·00	....	....	....	....
27	Leamington et Sainte-Claire	14·00	9,720	....	4,860	14,580
28	Manitoba et Nord-Ouest	207·49	34,952	26,792	33,613	95,357
29	Vallée de Massawippi	34·00	58,635	92,632	....	151,267
30	Montréal et Sorel	44·67	....	....	27,000	27,000
31	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	59,936	101,492	7,062	168,490
32	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	....	....	39,328	39,328
33	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouveau-Brunswick et Canada 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	294,003	373,194	445,500	1,112,697
34	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00	4,504	....	22,390	26,894
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	....	20,800	72,616	93,416
36	Cie Houillère et de Navigation du N.-O.	109·50	....	....	171,457	171,457
37	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	14,000	....	14,000
38	Jonction du Pacifique à Pontiac	71·00	....	2,600	37,120	39,720
39	Québec et Lac Saint-Jean	54·00	45,610	63,615	Ft. et mix.	109,225
40	Québec-Central	154·00	92,083	95,266	17,370	204,719
41	Sud-Est 152·00; Montréal, Portland et Boston 45·00; Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent 63·00	260·00	202,907	320,164	Dans le précédent.	523,071
42	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	48,840	34,050	18,912	101,802
43	Pont de Saint-Jean et prolong. de c. de f.	1·75	....	....	....	....
44	Saint-Martin et Upham	29·12	....	....	13,500	13,500
45	Mille-Iles	3·15	11,697	4,382	Ft. et mix.	16,079
46	Waterloo et Magog; Vallée de Missisquoi	39·00	37,016	23,004	10,583	70,603
47	Comtés de l'Ouest	67·00	....	1,228	43,272	44,500
4	Windsor et Annapolis 84·00; Embranchem. de Windsor 32·00	116·00	101,316	....	83,298	184,614
	Totaux	12,162·88	11,859,684	20,651,834	4,763,318	37,391,206

nombre de milles parcourus, etc.—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
43,076,411	10,213,231	14,206,973	....	....		
....	3,931	1,023	....	....	26	
14,580	8,303	7,631	20	....	27	
166,553	17,286	58,662	27	15	28	
151,267	50,956	100,914	24	12	29	
27,000	34,310	6,183	23	....	30	
168,490	98,411	723,704	30	12	31	
39,328	29,423	32,306	20	....	32	
1,113,966	273,873	310,636	25	12	33	
39,710	13,350	15,219	18	15	34	
93,416	13,637	45,737	20	15	35	
173,057	1,608	95,186	14	14	36	
15,500	....	297,500	....	25	37	350,000 billots de sciage.
41,536	19,981	11,596	30	20	38	
110,372	66,385	60,900	20	12	39	
228,383	84,780	97,690	25	15	40	
550,264	177,612	214,121	....	....	41	
101,802	114,752	743,337	23	12	42	
....	....	....	....	....	43	Exploité par la Cie du chèmin de fer du New-Brunswick.
14,500	3,208	5,524	15	15	44	
16,079	20,614	10,949	....	....	45	
70,603	24,614	37,733	23	12	46	
53,671	30,795	21,238	22	15	47	
222,741	115,731	67,997	22	14	48	
46,489,229	11,416,791	17,172,759				

Nº 5.—ETAT SOMMAIRE du fret transporté

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
1	Albert	52·00	3,849	385	11,231	191	873
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation	3·50	24,064	2,407	229,068	6,841	6
3	Bouctouche et Moncton	32·00	200	20	620	60	......
4	Canada-Atlantique	130·30	110,980	11,098	3,344,200	83,605	12,214
5	Canada-Sud	362·44	1,847,140	184,714	11,849,823	253,644	844,830
6	Chemins de fer de l'Etat—						
	Intercolonial	894·00	845,750	84,575	1,211,540	23,645	90,439
	Ile du Prince-Edouard	210·60	18,241	1,824	456,068	7,909	10,630
	Prolongement-Est	80·00	26,088	2,609	7,495	352	8,163
7	Canadien du Pacifique ...... 3,415·30						
	Atlantique et Nord-Ouest 44·60						
	Rive-Nord 206·10						
	Saint-Laurent et Ottawa 56·50						
	Toronto, Grey et Bruce 188·70						
	Ontario et Québec 334·30	4,661·70	1,163,786	116,679	17,236,487	453,247	217,471
	Credit-Valley 175·20						
	Pacifiq. d'Ontario-Ouest. 26·60						
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba 211·20						
8	Caraquette	68·00	6,000	600	500	15	50
9	Carillon et Grenville	13·00	200	20	......	......	150
10	Ontario-Central	104·00	14,900	1,490	157,000	3,925	1,240
11	Embranchement de Chatham	11·00	21,150	2,115	3,561	107	310
12	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00	......	......	4,000	90	......
13	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32·00	10,088	1,008	8,236	140	4
14	Comté de Drummond	13·00	1,500	150	5,400	120	......
15	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	5,150	501	14,180	236	2,369
16	Erié et Huron	73·12	101,977	11,000	133,341	4,046	6,187
17	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	2,784	267	3,540	108	78
18	Grand-Southern	82·50	6,660	660	9,056	184	234
19	Grand-Tronc ...... 894·25						
	Buffalo et Lac Huron 162·00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié 172·75						
	Grand-Occidental 539·53						
	London et Port-Stanley 23·66						
	Wellington, Grey et Bruce 168·35						
	London, Huron et Bruce 68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·74						
	Midland 165·75	3,092·94	5,499,560	549,956	40,294,480	1,007,362	1,262,766
	Toronto et Nipissingue 111·50						
	Grande-Jonction 87·75						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50						
	Victoria 53·25						
	Nord 208·00						
	Nord et Jonct. du Pacifique 111·37						
	Hamilton et Nord-Ouest 173·90						
	Madoc à Bridgewater 8·50						
	Montréal et Jn. Champlain. 62·25						
20	Grand-Nord	7·84	4,600	460	......	......	......
21	International	81·66	12,331	1,232	32,634	758	2,154
22	Joggins	13·00	750	75	......	......	......
23	Kent Nord	27·00	5,566	557	19,250	480	314
24	Kingston et Pembroke	112·50	2,550	255	68,000	2,040	210
25	L'Assomption	3·50	1,500	144	......	......	......
	A reporter	10284·10	9,736,357	974,801	75,099,710	1,849,105	2,460,722

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

...tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
398	5,862,789	8,913	2,334	3,607	708	6,732	20,934	1	Rapport de 1887.
5	5,337,000	7,138	840	1,008	4,338	8,168	29,905	2	
....	145,200	1,840	300	400	55	105	2,480	3	Pour 5 mois.
2,512	9,756,000	135,500	22,107	37,246	2,192	76,479	348,632	4	
167,575	23,162,400	32,170	....	....	91,875	1,635,612	2,365,590	5	
								6	
12,737	196,444,819	245,551	16,046	32,092	278,893	598,502	1,275,995		
1,497	3,611,442	4,962	2,813	5,310	38,101	....	59,603		
1,663	1,907,280	2,649	....	....	1,974	3,581	12,828		
62,654	312,982,269	429,945	118,059	176,097	517,678	565,657	2,321,957	7	
25	4,000,000	5,000	900	1,280	....	4,275	11,195	8	
30	....	....	....	....	150	50	250	9	
510	5,600,000	9,100	2,650	5,296	4,120	15,702	40,143	10	
150	1,363,036	2,094	636	954	5,292	2,055	12,767	11	
....	10,000,000	14,860	400	800	....	250	16,000	12	
2	8,136,000	10,170	....	....	5,285	*416,775	433,380	13	*Houille.
....	3,267,000	4,500	15,625	9,375	150	15,000	29,295	14	
320	9,262,800	12,865	300	600	627	2,898	18,047	15	
977	17,930,732	25,505	433	637	6,642	17,568	66,375	16	
33	2,074,800	3,102	5,000	6,560	2,954	4,251	17,275	17	
63	4,132,000	5,945	649	982	1,565	3,375	12,774	18	
204,415	670,555,815	951,143	143,512	264,063	899,337	3,025,598	6,901,874	19	
....	750,000	996	1,000	1,200	50	250	2,956	20	
712	16,600,550	26,009	570	855	5,706	16,600	51,872	21	
....	....	....	....	....	522	18,066	18,663	22	
176	500,600	627	1,620	2,763	2,420	2,516	9,539	23	
105	47,875,000	71,812	8,280	15,315	16,743	20,085	126,355	24	
....	43,200	60	....	....	29	56	289	25	
456,559	1,361,300,732	2,012,456	344,074	566,440	1,887,406	6,460,206	14,206,973		

N° 5—ETAT sommaire du fret transporté

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Nombre.
	Report	10284·10	9,736,357	974,801	75,099,710	1,849,105	2,460,722
26	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue	6·00	1,640	164	9,354	159	....
27	Leamington et Sainte-Claire	14·00	171	17	31,345	778	171
28	Manitoba et Nord-Ouest .... 192·02; Saskatchewan et Ouest ... 15·47	207·49	27,020	2,702	1,497,985	41,184	1,262
29	Vallée du Massawippi	34·00	....	650	. ...	5,520	....
30	Montréal et Sorel	44·67	....	....	....	....	....
31	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	545,771	53,616	7,963,833	67,148	173,294
32	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	5,600	560	23,400	1,170	800
33	Nouveau-Brunswick .... 174·00; N.-Brunswick et Canada... 127·00; Saint-Jean et Maine......... 92 00; Frédéricton .... 22·50	415·50	72,060	7,206	81,660	1,836	7,810
34	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard	36·00	10,379	1,038	9,444	196	1,132
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	33,116	3,312	26,342	461	384
36	Cie Houillère et de Navig. du N.-O.	109·50	11,756	587	11,622	197	233
37	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	....	....	....	....
38	Jonction du Pacifique à Pontiac	71·00	8,133	813	25,578	820	1,992
39	Québec et Lac Saint-Jean	54·00	6,720	672	18,000	432	120
40	Québec-Central	154·00	50,390	5,039	70,245	1,561	6,765
41	Sud-Est .... 152·00; Montréal, Portland et Boston .... 45·00; Jonction du Saint-Laurent et du Lac Champlain..... 63·00	260·00	106,400	10,640	368,640	8,192	29,500
42	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	562,116	55,218	8,035,584	167,166	173,412
43	Pont de St-Jean	1·75	....	....	....	....	....
44	Saint-Martin et Upham	29·12	1,279	128	9,890	168	12
45	Mille-Iles	3·15	....	....	....	....	1,515
46	Waterloo et Magog; Vallée de Missisquoi	39·00	4,122	404	18,168	545	24
47	Comtés de l'Ouest	67·00	8,797	880	4,611	78	176
48	Windsor et Annapolis......... 84·00; Jonction de Windsor........ 32·00	116·00	48,172	4,817	....	....	13,005
		12,162·88	11,239,999	1,123,264	93,305,411	2,146,716	2,872,229

fret transporté.—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
456,559	1,361,300,732	2,012,456	344,074	566,440	1,887,406	6,460,206	14,206,973		
....	....	....	....	....	182	518	1,023	26	
117	183,000	353	33	65	232	6,069	7,631	27	
762	2,611,000	4,054	496	856	6,943	2,161	58,662	28	
1,045	....	16,750	....	....	....	76,949	100,914	29	
....	....	....	....	....	....	....	6,183	30	
28,616	35,905,350	44,883	24	32	213,876	315,533	723,704	31	
369	415,000	4,053	8,741	13,278	6,816	6,060	32,306	32	
1,796	45,500,000	45,500	2,521	4,285	77,600	172,413	310,636	33	
88	6,334,000	9,168	801	1,201	800	2,728	15,219	34	
209	11,032,895	21,620	2,869	4,000	2,315	13,820	45,737	35	
127	449,315	674	....	....	1,686	91,915	95,186	36	
....	....	....	....	....	....	297,500	*297,500	37	*Billots de sciage, 350,000.
165	522,000	702	2,650	4,198	2,045	2,853	11,596	38	
72	11,986,000	15,156	25,120	33,492	888	10,188	60,900	39	
1,353	24,293,520	33,742	11,600	6,629	217	49,149	97,690	40	
5,900	47,509,049	65,487	....	....	57,980	65,922	214,121	41	
28,685	38,298,460	47,922	1,073	1,143	199,557	243,646	743,337	42	
....	....	....	....	....	....	....	....	43	Exploité par le c. de f. du Nou.-Brunswick.
1	3,394,104	3,738	137	210	689	590	5,524	44	
303	320,000	156	....	....	3,499	6,991	10,949	45	
8	7,990,840	9,988	10,244	10,903	3,821	12,064	37,733	46	
73	10,816,000	13,509	2,242	3,798	2,291	609	21,238	47	
2,669	9,144,772	11,440	1,471	2,106	14,354	32,611	67,997	48	
528,917	1,618,006,137	2,361,351	414,096	652,636	2,483,197	7,870,495	17,172,759		

No. 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

Numéro	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
				$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	
1	Albert		52·00	4,846 58	10,116 54	2,119 68	864 83	17,947 63	Rapport de 1887.
2	Cie de Navigation de la Baie de Quinté		3·50	2,335 83	11,316 51	1,270 68	1,516 34	16,439 36	
3	Bouctouche et Moncton		32·00	1,437 25	3,030 64	.....	.....	4,167 89	Pour 5 mois.
4	Atlantique du Canada		130·30	113,515 62	310,900 35	21,494 63	42,333 19	488,243 79	
5	Sud du Canada		362·44	1,258,318 02	3,307,816 75	147,638 29	3,448 81	4,717,221 87	
6	Chemins de fer du gouvernement Canadien :—								
	Intercolonial		894·00	845,041 65	1,909,842 04	157,900 16	.....	2,912,783 85	
	Ile du Prince-Edouard		210·10	66,943 28	80,399 79	10,630 55	390 00	158,363 62	
	Prolongement-Est		80·00	38,406 42	24,035 81	7,747 90	362 07	70,552 20	
7	Canadien du Pacifique	3,415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest	44·60							
	Rive-Nord	206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50							
	Toronto, Grey et Bruce	188·70							
	Ontario et Québec	334 30	4,661·70	3,536,796 15	7,619,758 11	486,585 40	1,067,870 35	12,711,010 01	
	Credit-Valley	175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60							
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	211·20							
8	Caraquette		68·00	2,432 75	9,199 19	.....	.....	11,631 94	
9	Carillon et Grenville		13·00	2,485 84	305 50	.....	.....	2,791 34	
10	Ontario-Central		104·00	30,137 89	43,156 88	6,789 59	297 42	80,381 78	
11	Embranchement de Chatham		11·00	2,837 25	11,016 98	1,184 10	2,914 00	17,952 33	
12	Cobourg, Blairton et Marmora		18·00	975 00	10,654 79	.....	.....	11,629 79	
13	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland		32·00	7,696 91	35,086 18	1,581 40	68,641 00	112,805 49	
14	Comté de Drummond		13·00	100 00	9,700 00	.....	.....	9,800 00	
15	Elgin, Petitcodiac et Havelock		26·50	3,773 78	11,476 32	696 08	957 35	16,903 53	
16	Erié et Huron		73·12	46,133 61	44,742 80	5,112 49	303 14	96,292 04	
17	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	51,088 34	20,325 81	3,906 24	1,417 56	76,737 95	
18	Grand-Southern		82·50	11,283 25	13,706 14	2,036 77	640 38	27,666 54	
19	Grand-Tronc	894·25							
	Buffalo et Lac Huron	162·00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	172·75							
	Grand-Occidental	539·53							
	London et Port-Stanley	23·66							
	Wellington, Grey et Bruce	168·35							
	London, Huron et Bruce	68 89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·74							
	Midland	165·75	3,092·94	5,656,813 31	10,859,182 20	646,487 52	78,894 58	17,241,377 61	

No									
	Toronto et Nipissingue	111·50							
	Grande-Jonction	87·75							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50							
	Victoria	53·25							
	Nord	208·00							
	Jonction du Nord et du Pacifique	111·37							
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90							
	Madoc à Bridgewater	8·50							
	Montréal et Jonction de Champlain	62·25							
20	Grand-Nord		7·84	4,427 31	4,709 51	139 76	....	9,276 58	
21	International		81·66	27,959 07	51,491 31	2,396 01	66 50	81,912 89	
22	Joggins		13·00	104 47	6,327 27	....	....	6,431 74	
23	Kent-Nord		27·00	4,004 24	7,667 68	942 51	....	12,614 43	
24	Kingston et Pembroke		112·50	45,997 00	112,227 00	8,741 00	24,482 00	191,447 00	
25	L'Assomption		3·50	1,263 90	144 14	20 83	23 94	1,452 81	
26	Cie de ch. de fer de Colon. du L. Témiskamingue		6·00	7,336 49	15,913 00	....	70 00	23,319 49	
27	Leamington et Sainte-Claire		14·00	2,796 14	4,019 25	....	....	6,815 39	
28	Manitoba et Nord-Ouest	192·02	207·49	34,289 50	111,172 18	6,281 18	7,276 62	159,019 48	
	Saskatchewan et Ouest	15·47							
29	Vallée de Massawippi		34·00	55,768 96	86,801 62	1,971 90	1,000 00	145,542 48	
30	Montréal et Sorel		44·67	13,535 05	3,330 13	1,014 09	....	17,879 27	
31	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	49,031 39	115,906 39	7,266 40	....	172,204 18	
32	Napanee, Tamworth et Québec		28·50	8,673 78	18,626 69	3,539 38	75 75	30,915 60	
33	Nouveau-Brunswick	174·00	415·50	285,540 83	497,379 13	32,197 71	40,985 23	856,102 90	
	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00							
	Saint-Jean et Maine	92·00							
	Frédéricton	22 50							
34	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard		36·00	5,941 87	8,322 27	1,368 00	11 40	15,643 54	
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick		116·90	15,746 82	26,252 93	203 60	2,977 64	45,180 99	
36	Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest		109·50	8,340 28	218,435 63	3,422 47	....	230,198 38	
37	Nosbonsing et Nipissingue		5·50	....	37,720 60	....	....	37,720 60	
38	Jonction du Pacifique à Pontiac		71·00	14,812 17	15,505 73	1,061 72	94 18	31,473 80	
39	Québec et Lac Saint-Jean		54·00	22,683 27	60,219 51	3,010 82	329 00	86,242 60	
40	Québec-Central		154·00	74,186 83	124,890 73	9,418 14	2,987 23	211,482 93	
41	Sud-Est	152·00	260·00	180,255 73	303,768 46	17,741 62	22,872 61	524,638 42	
	Montréal, Portland et Boston	45·00							
	Jonct. du Lac Champ'n et St-Laur't	63·00							
42	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00	26,419 19	44,276 05	3,540 08	....	74,235 32	
43	Pont de Saint-Jean et de Prolongement		1·75	19,399 46	28,061 84	853 25	....	48,314 55	
44	Saint-Martin et Upham		29·12	1,816 61	2,957 52	....	....	4,774 13	
45	Mille-Iles		3·15	4,299 32	5,941 15	1,572 42	1,576 68	13,389 57	
46	Waterloo et Magog		39·00	13,796 42	19,539 21	2,829 04	....	36,164 67	
	Vallée de Missisquoi								
47	Comtés de l'Ouest		67·00	31,009 03	19,210 64	3,578 50	391 39	54,189 56	
48	Windsor et Annapolis	84·00	116·00	101,802 80	113,498 00	11,639 93	628 06	227,568 79	
	Jonction de Windsor	32·00							
			12,162·88	12,744,636 66	26,410,084 90	1,627,731 84	1,376,699 25	42,159,152 65	

Nº 7.—ETAT sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparat. des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	52·00	10,714 56	5,607 89	2,156 47	5,927 43	24,406 35	Rapport de '87.
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50	2,443 38	5,685 95	354 11	5,028 49	13,511 93	
3	Bouctouche et Moncton	32·08	1,865 07	40 08	138 52	6,412 41	8,456 08	Pour 5 mois.
4	Canada-Atlantique	130·30	51,904 29	117,171 97	19,125 70	93,290 40	281,492 36	
5	Sud du Canada	362·44	428,710 89	823,239 50	335,735 99	1,296,635 49	2,884,321 87	
6	Chemins de fer du gouvernement canadien :—							
	Intercolonial	894·00	811,225 31	1,135,325 00	518,888 99	803,045 26	3,268,484 56	
	Ile du Prince-Edouard	210·10	91,653 22	66,390 76	16,169 07	55,426 90	229,639 95	
	Prolongement-Est	80·00	43,845 04	17,356 01	6,037 29	23,716 39	90,954 73	
7	Canadien du Pacifique 3,415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest 44·60							
	Rive-Nord 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce 188·70	4,661·70	1,980,924 49	3,265,139 83	653,721 76	3,134,574 19	9,034,360 27	
	Ontario et Québec 334·30							
	Credit-Valley 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60							
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest 211·20							
8	Caraquette	68·00	4,570 40	4,030 00	....	2,721 54	11,311 94	
9	Carillon et Grenville	13·00	....	....	....	....	4,318 15	Pas de détails.
10	Ontario-Central	104·00	27,383 28	19,152 06	4,582 24	27,480 68	78,598 26	
11	Embranchement de Chatham	11·00	1,356 71	4,556 18	....	1,580 00	7,492 89	
12	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00	....	....	....	4,781 10	4,781 10	
13	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32·00	19,638 72	27,835 80	4,706 30	8,175 92	60,356 74	
14	Comté de Drummond	13·00	2,078 17	3,081 24	300 00	2,621 40	8,080 81	
15	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	1,916 92	3,273 29	386 29	2,013 41	7,589 91	
16	Erié et Huron	73·12	12,951 80	22,443 69	2,713 62	23,483 47	61,592 58	
17	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	29,766 84	22,492 68	6,394 66	27,056 32	85,710 50	
18	Grand-Southern	82·50	19,443 81	15,948 79	1,798 42	9,176 24	46,367 26	
19	Grand-Tronc 894·25							
	Buffalo et Lac Huron 162·00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié 172·75							
	Grand-Occidental 539·53							
	London et Port-Stanley 23·66							
	Wellington, Grey et Bruce 168·35							
	London, Huron et Bruce 68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·74							
	Midland 165·75	3,092 94	2,435,452 77	3,996,853 97	1,220,235 95	4,306,384 90	11,958,927 59	

	Toronto et Nipissingue	111·50						
	Grande-Jonction	87·75						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Victoria	53·25						
	Nord et Grand-Occidental	381·90						
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37						
	Madoc à Bridgewater	8·50						
	Montréal et Jonction de Champlain	62·25						
20	Grand-Nord		7·84	2,368 87	1,252 00	....	1,653 90	5,274 77
21	International		81·66	37,389 01	21,487 66	In foregoing.	13,149 85	72,026 52
22	Joggins		13·00	969 54	1,810 74	....	1,253 80	4,034 08
23	Kent-Nord		27·00	6,950 30	3,180 75	581 34	1,680 50	12,392 89
24	Kingston et Pembroke		112·50	34,513 27	54,027 28	10,721 63	35,578 01	134,840 19
25	L'Assomption		3·50	275 63	1,687 73	81 88	589 30	2,634 54
26	Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue		6·00	12,980 02	1,089 43	....	3,715 49	17,784 94
27	Leamington et Sainte-Claire		14·00	908 80	2,127 71	72 05	....	3,108 56
28	Manitoba et Nord-Ouest	192·02						
	Saskatchewan et Ouest	15·47	207·49	46,228 84	41,630 84	12,923 31	45,549 05	146,332 04
29	Vallée de Massawippi		34·00	35,592 23	32,533 74	9,865 65	26,814 23	104,805 85
30	Montréal et Sorel		44·67	6,695 11	9,348 86	1,556 70	8,474 92	26,075 59
31	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	14,450 49	44,700 74	27,058 21	26,123 37	112,332 81
32	Napanee, Tamworth et Québec		28 50	7,185 98	9,242 99	1,517 66	10,638 85	28,585 48
33	Nouveau-Brunswick	174·00						
	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00						
	Saint-Jean et Maine	92·00	415·50	171,389 09	206,542 03	59,140 05	139,943 40	577,014 57
	Frédéricton	22·50						
34	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard		36·00	3,129 13	5,384 99	232 64	2,414 85	11,161 61
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick		116·00	15,531 52	6,810 24	6,321 16	14,385 41	43,048 33
36	Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest		109·50	24,543 85	35,287 70	3,644 90	42,851 38	106,327 83
37	Nosbonsing et Nipissingue		5·50	8,020 22	8,537 20	1,882 00	17,402 25	35,841 67
38	Pontiac et Jonction du Pacifique		71·00	19,392 00	6,429 18	1,822 92	8,002 92	35,647 02
39	Québec et Lac Saint-Jean		54·00	14,249 04	22,429 42	6,917 21	14,618 24	58,213 91
40	Québec-Central		154·00	61,072 66	42,501 00	10,990 96	61,036 60	175,601 22
41	Sud-Est	152·00						
	Montréal, Portland et Boston	45·00	260·00	164,972 69	138,895 54	31,630 14	118,709 37	454,207 74
	Saint-Laurent et Jonction de Champlain	63·00						
42	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00	20,995 47	20,055 41	5,381 39	13,468 32	59,900 59
43	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer		1·75	1,848 82	....	....	625 50	2,474 32
44	Saint-Martin et Upham		29·12	1,273 72	2,287 40	142 10	1,214 87	4,918 09
45	Mille-Iles		3·15	1,771 37	3,590 35	....	5,115 87	10,477 59
46	Waterloo et Magog							
	Vallée de Missisquoi		39·00	9,332 30	12,967 86	2,876 36	8,275 12	33,451 64
47	Comtés de l'Ouest		67·00	17,160 37	10,182 09	4,695 38	11,232 59	43,270 43
48	Windsor et Annapolis	84·00						
	Embranchement de Windsor	32·00	116·00	74,228 39	39,666 77	9,155 72	42,446 51	159,497 39
			12,162·88	6,793,262 40	10,335,312 34	3,002,656 73	10,516,496 41	30,652,046 03

N°. 8.—Sommaire des accidents,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.
1	Albert ....(Etat de 1887)		52·00					
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation		3·50	Autres				
3	Bouctouche et Moncton		32·00					
4	Canada-Atlantique		130·30	Voyageurs				
				Employés				
				Autres				
5	Canada-Southern		362·44	Voyageurs		2		2
				Employés	4	5		4
				Autres		1		1
6	Chemins de fer de l'Etat :—							
	Intercolonial		894·00	Voyageurs	2	1	1	1
				Employés	2	17		5
				Autres		1	4	
	Prolongement-Est		80·00	Autres				
	Ile du Prince-Edouard		210·60	Employés		1		
7	Canadien du Pacifique	3,415·30						
	Atlantique et Nord-Ouest	44·60						
	Rive-Nord	206·10						
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50		Voyageurs	2	1	2	5
	Toronto, Grey et Bruce	188 70	4,661·70	Employés	8	21	3	13
	Ontario et Québec	334·30		Autres		2	1	3
	Credit-Valley	175·20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60						
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	211·20						
8	Caraquette		68·00	Voyageurs				
				Employés				
9	Carillon et Grenville		13·00					
10	Ontario-Central		104·00	Employés				
				Autres				
11	Embranchement de Chatham		11·00					
12	Cobourg, Blairton et Marmora		18·00					
13	Cie de chem. de fer et des Houillères de Cumberland		32·00	Employés				
14	Comté de Drummond		13·00					
15	Elgin, Petitcodiac et Havelock		26·50					
16	Erié et Huron		73·12	Employés	1			
				Autres				
17	Esquimalt et Nanaïmo		78·00					
18	Grand-Southern		82·50					
19	Grand-Tronc	894·25						
	Buffalo et Lac Huron	162·00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	172·75						
	Grand-Occidental	539·53						
	London et Port-Stanley	23·66						
	Wellington, Grey et Bruce	168·35						
	London, Huron et Bruce	68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·74		Voyageurs		4	3	7
	Midland	165·75	3,092·94	Employés	7	25	2	8
	Toronto et Nipissingue	111·50		Autres	4	1	3	16
	Grande-Jonction	87·75						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Victoria	53·25						
	Nord	208 00						
	Nord et Jonction du Pacifique	111 37						
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90						
	Madoc jusqu'à Bridgewater	8·50						
	Montréal et Jonction de Champlain	62·25						
	A reporter		10,038·60		30	82	19	65

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres circonstances.		Totaux.		Numéro.
ué	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Ble sés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessé .	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	2
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3
......	......	......	......	......	......	......	5	......	......	......	......	......	......	......	......	......	5	
......	1	......	......	......	2	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	3	4
......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	1	1	1	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	5	
......	1	......	......	1	22	......	3	......	2	......	......	......	......	2	6	7	43	5
......	......	......	......	......	......	......	......	7	3	......	......	......	......	......	......	7	5	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	3	3	
......	5	......	......	1	49	1	11	......	2	3	3	......	......	4	27	11	119	
......	......	......	......	......	......	......	......	6	4	1	......	......	......	1	1	12	6	6
......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	2	
......	1	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	
......	......	......	......	......	......	......	18	......	......	......	......	......	......	......	1	4	25	
3	6	......	1	1	91	8	31	8	7	......	7	......	......	6	33	37	210	7
......	......	......	......	......	......	......	......	29	14	......	......	......	......	2	2	32	21	
......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	
......	......	......	......	......	......	7	5	......	......	......	......	......	......	......	......	7	5	8
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	9
......	......	......	......	......	3	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	......	10
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	11
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	12
......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	13
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	14
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	15
......	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	2	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	1	......	3	16
......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	17
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	18
......	......	......	......	......	......	5	8	1	2	......	......	......	......	......	2	9	23	
1	5	......	......	3	114	12	22	8	8	......	......	......	......	......	17	33	199	19
......	......	......	......	......	......	3	......	40	32	......	......	......	......	......	......	50	49	
4	19	......	1	6	285	38	103	103	76	4	10	......	......	16	94	221	735	

N° 8.—SOMMAIRE DES

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.
	Report	10,038·60		30	82	19	65
20	Grand Nord	7·84					
21	International	81·66					
22	Joggins	13·00					
23	Kent-Nord	27·00	Autres				
24	Kingston et Pembroke	112·50	Voyageurs				
			Employés		3		
			Autres				
25	L'Assomption	3·50					
26	Leamington et Sainte-Claire	14·00					
27	Cie de ch. de fer de Colonis. du Lac Témiscamingue	6·00					
28	Manitoba et Nord-Ouest 192·02	207·49	Employés		1	1	
	Saskatchewan et Ouest 15 47						
29	Vallée du Massawippi	34 00					
30	Montréal et Sorel	44·67	Employés				
31	Montréal et Jonction du Vermont	23·60					
32	Napanee, Tamworth et Québec	28 50	Employés		1		
33	Nouveau-Brunswick 174·00	415·50	Voyageurs				
	Nouveau-Brunswick et Canada 127·00		Employés				
	Saint-Jean et Maine 92·00						
	Frédéricton 22·50						
34	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00					
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	Autres				
36	Cie des houillères, et de navigat. du Nord-O.	109·50	Employés				1
37	Nosbonsing et Nipissingue	5·50					
38	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00					
39	Québec et Lac Saint-Jean	54 00					
40	Québec-Central	154 00	Voyageurs				
			Employés			1	
41	Sud-Est 152 00	260 00	Voyageurs				
	Montréal, Portland et Boston 45·00		Employés		6		1
	Lac Champlain et Jonct du St-Laurent 63·00		Autres		1		
42	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00					
43	Pont de Saint-Jean et Prolongement	1·75					
44	Saint-Martin et Upham	29·12					
45	Mille-Iles	3·15					
46	Waterloo et Magog	39·00	Autres				
	Vallée de Missisquoi						
47	Comtés de l'Ouest	67·00					
48	Windsor et Annapolis 84·00	116·00					
	Jonction de Windsor 32·00						
	Totaux	12,162·88		30	94	21	67

ACCIDENTS—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
4	19	......	1	6	285	38	103	103	76	4	10	......	......	16	94	221	735	
																		20
								1									1	21
																		22
									1								1	23
							1										1	24
							1										4	
								1								1		
																		25
																		26
																		27
					2						1				1	1	5	28
																		29
					1												1	30
													1				1	31
																	1	32
							3										3	33
							2										2	
																		34
								1								1		35
																	1	36
																		37
																		38
																		39
						1		1								2		40
1																2		
							3										3	41
					3										4		14	
								2	2							2	3	
																		42
																		43
																		44
																		45
								1								1		46
																		47
																		48
5	19	......	1	6	291	39	113	110	79	4	11	......	1	16	100	231	776	

N° 9.—VOIES ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ECOSSE.					
Cie houillère Intercoloniale—					
Ligne de Granton..........	7·00	4·8½	} 2	118	
Embranch. de Stellarton.	3·00	4·8½			
Cie houillère d'Acadie.........	6·00	4·8½	2	....	Wagons fournis par le ch. de f. Intercolonial.
Cie de fer de Londonderry......	11·00	4·8½	3	29	
do	3·00	3·0	2	27	
Mines d'Albion	3·00	4·8½	3	180	L'ancien chem. de fer Albion abandonné; le reste, tel que mentionné, sont des embr. du chemin de fer Intercolonial.
	33·00		12	354	
CAP-BRETON.					
New-Cambellton......................	1·25	3·6	1	40	
Old Bridgeport	·50	4·8½			Matériel roulant fourni par la Cie houillère Internationale.
Associat. générale des mines—					
Sydney........................	4·80	4·8½	2	200	
Victoria........................	5·00	4·8½	1	98	
Sydney et Louisburg............	43·00	3·0	3	174	
Gowrie................................	2·00	3·6	2	120	
Internationale........................	13·00	4·8½	3	144	Aussi 2 wag. à voyageurs, et 4 wag.-platef.
Lingan................................	1·00	3·6	......	40	Non exploitée.
Calédonia............................	2·25	4·8½	1	70	
	72·80		13	886	

Largeur.	Milles.
4 pds 8½ pcs.........	55·55
3 " 6 "	4·25
3 " 0 "	46·00
Total................	105·80

Nº 4.

Nº 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
Gouvernement fédéral.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Albert	15,000 00		14,665 45			
Albert-Sud			51,200 00			
Baie des Chaleurs			620,000 00			
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			128,000 00			
Bouctouche et Moncton			102,400 00			
Canada-Atlantique			134,400 00			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canadien du Pacifique			55,172,712 71			
Cap-Breton			774,541 12			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			83,512 91			
Embranchement de Chatham			24,439 84			
Comté de Drummond			96,000 00			
Cie de chaux du Canada			22,400 00			
Prolongement-Est			1,284,495 76			
Elgin, Petitcodiac et Havelock			82,653 82			
Erié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Sainte-Marie	300,000 00					
Grand-Tronc	15,142,633 33					
Grand-Oriental			128,000 00			
Grand-Nord			89,600 00			
Jonction de Guelph			51,200 00			
Embranchement de Harvey			9,600 00			
Intercolonial			45,887,759 20			
International			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Joggins			42,400 00			
Kent-Nord			58,334 87			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
A reporter	15,457,633 33		107,818,365 68			

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	15,457,633 33	...	107,818,365 68	...	...	...
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—*Fin.*						
L'Assomption	...	...	11,200 00			
Colonisation du lac Témiskamingue	...	...	33,600 00			
Leamington et Sainte-Claire	...	...	51,200 00			
Montréal et lac Maskinongé	...	...	32,000 00			
Montréal et Jonction de Champlain	...	...	103,600 00			
Montréal et Sorel	...	...	72,000 00			
Napanee, Tamworth et Québec	...	...	172,400 00			
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	...	...	118,400 00			
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	...	...	320,000 00			
Nord et Jonction du Pacifique	...	...	1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse	...	...	256,000 00			
Oxford et New-Glasgow	...	...	*430,865 44			
Ottawa et Vallée de la Gatineau	...	...	320,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique	...	...	313,100 00			
Ile du Prince-Edouard	...	...	3,741,780 89			
Québec et Lac Saint-Jean	...	...	861,290 00			
Québec-Central	...	...	211,200 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal	...	...	†9[illegible]4,000 00			
do do Montréal à Ottawa	...	...	†1,440,000 00			
Sainte-Catherine et Niagara-Central	...	...	38,400 00			
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	...	...	22,400 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	433,900 00	...	...			
Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	...	...	217,600 00			
Témiscouata	...	...	486,000 00			
Toronto, Grey et Bruce	...	...	17,312 00			
Windsor et Annapolis	...	...	1,089,674 00			
Pacifique d'Ontario-Ouest	...	...	256,000 00			
		15,891,533 33		120,708,388 01		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Canada-Atlantique	...	...	270,000 00			

Canada-Central			1,479,000 00			
Canada-Sud			147,858 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Jonction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			
Nord			196,188 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		5,921,007 52		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Baie-des-Chaleurs			700,000 00			
Grand-Oriental			156,000 00			
International			391,122 02			
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent			380,000 00			
L'Assomption			7,350 00			
Lévis et Kennébec			‡			
Vallée de Missisquoi			228,000 00			
Montréal, Portland et Boston			197,582 00			
Pontiac à la Jonction du Pacifique			540,000 00			
Québec et Lac Saint-Jean			2,114,000 00			
Québec-Central			681,250 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal	2,546,000 00					
do do Montréal à Ottawa	1,176,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorenci et Charlevoix			113,400 00			
Sud-Est			444,000 00			
Témiscouata			480,000 00			
Waterloo et Magog			92,000 00			
		3,722,956 00		7,251,704 02		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert			455,000 00			
Albert-Sud			48,000 00			
A reporter		19,640,489 33	503,000 00	133,881,099 55		

* $155,657 représentent une annuité de $14,000 pour 15 ans. † Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants. ‡ Y compris Québec-Central.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		19,640,489 33	503,000 00	133,881,099 55		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*						
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			132,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédériction			230,000 00			
Grand-Southern			425,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard			108,000 00			
Nord et Ouest			321,500 00			
Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock)			107,500 00			
Saint-Martin et Upham			145,665 00			
Saint-Jean et Maine			‖ 880,000 00			
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche			21,000 00			
Témiscouata			36,000 00			
Embranchement de Harvey			9,000 00		300,000 00	
				4,012,665 00		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Cie de chemin de fer et des Houillères d'Halifax et du Cap-Breton (Prolongement-Est)			643,545 00			
Joggins			38,400 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse			411,119 94			
Springhill et Parrsboro' (Cie de chemin de fer et des Houillères de Cumberland)			144,230 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00		679,100 00			
		50,000 00		1,916,394 94		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Manitoba et le Nord-Ouest	739,000 00					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					

Saskatchewan et Ouest	50,000 00					
Winnipeg et Baie-d'Hudson	.....	1,689,000 00	.....	256,000 00		
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.						
Canadien du Pacifique	.....	.....	37,500 00	37,500 00		
Total, aide des gouvernements	.....	21,379,489 33	.....	140,103,659 49	.....	300,000 00

‖ Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain.

N° 5.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1888.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Subscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Desoronto	Compagnie de Navigation et Baie de Quinté	....	....	5,000 00	5,000 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	....	....	36,000 00			
Elizabethtown	do do	....	....	7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do	....	....	15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do	....	....	5,000 00			
Bastard et Burgess	do do	....	....	28,000 00			
Crosby-Sud	do do	....	....	6,000 00			
Village de Newboro'	do do	....	....	4,000 00			
Crosby-Nord	do do	....	....	15,000 00	116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron	....	....	966,000 00	966,000 00		
Township de Cambridge	Canada-Atlantique	....	....	20,000 00	20,000 00		
Renfrew	Canada-Central	....	....	....	....	30,000 00	
Horton	do	....	....	....	....	7,500 00	
Admaston	do	....	....	....	....	5,000 00	42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Southern	....	....	200,000 00			
Township de Townsend	do	....	....	30,000 00			
do Durham	do	....	....	15,000 00			
do Anderdon	do	....	....	15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do	....	....	25,000 00			
Township de Malden	do	....	....	15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do	....	....	15,000 00			
Norwich-Sud	do	....	....	7,500 00	322,500 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora	....	....	113,500 00	113,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central	....	....	10,000 00			
do Wellington	do	....	....	2,500 00			

Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00			
					93,500 00		
do Oxford	Credit-Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
do St-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			10,000 00			
do Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
					1,085,000 00		
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00			
Ville de Chatham	do			30,000 00			
do Dresden	do			20,500 00			
do Blenheim	do			11,000 00			
Village de Wallaceburg	do			11,000 00			
Township de Sombra	do			14,000 00			
do Sarnia	do			16,000 00			
					257,500 00		
do Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié			15,000 00			
Ville de Simcoe	do do			10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do do			10,000 00			
do do Nord	do do			} 40,000 00			
Ville de Woodstock	do do						
Township d'Oxford-Est	do do			25,000 00			
do de Woodstock				25,000 00			
Ville de Woodstock				} 60,000 00			
do Stratford							
Comté de Perth				120,000 00			
Township de Mornington				40,000 00			
do Elma				10,000 00			
Ville de Listowel				15,000 00			
Township de Wallace				10,000 00			
Ville de Palmerston				30,000 00			
Township de Minto				25,000 00			
Ville de Harriston				20,000 00			
Township de Normandy				80,000 00			
do Bentwick				65,000 00			
do Brant				20,000 00			
do Elderslie				45,000 00			
do Arran				45,000 00			
do Amabel				43,000 00			
	A reporter			753,000 00	2,979,000 00		42,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			753,000 00	2,979,000 00		42,500 00
Township de Kippel				32,000 00			
dc Albermarle				10,000 00			
Ville de Mount-Forest				22,000 00			
Township d'Egremont				60,000 00			
do de Glenelg				20,000 00			
Ville de Durham				32,000 00	929,000 00		
Cité de Belleville	Grande Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
do Percy	do			8,000 00		50,000 00	
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph	155,000 00	155,000 00			20,000 00	20,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité de Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté de Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township de Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village de Alliston	do do			8,000 00			

Cité de Hamilton	do do	....	....	....	....	100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do	....	....	20,386 00			100,000 00
					675,596 00		
do Gwillimbury-Est	*Jonction du Lac Simcoe	....	....	45,000 00			
do do Nord	do do	....	....	20,000 00			
do Georgina	do do	....	....	20,000 00			
do Whitechurch	do do	....	....	15,000 00			
					100,000 00		
Village de Leamington	Leamington et Sainte-Claire	....	....	12,000 00			
Township de Morven	do do	....	....	15,000 00			
Village de Comber	do do	....	....	6,000 00			
					33,000 00		
Township de London	London, Huron et Bruce	....	....	15,000 00			
do Stephen	do do	....	....	17,500 00			
Township d'Osborne	do dc	....	....	25,000 00			
do de Hay	do do	....	....	15,000 00			
do de Goderich	do do	....	....	15,000 00			
do de E. Wawanosh	do do	....	....	25,000 00			
do de Hallet	do do	....	....	25,000 00			
do de Tuckersmith	do do	....	....	10,000 00			
do de Turnberry	do do	....	....	5,000 00			
do de Morris	do do	....	....	10,000 00			
do de Stanley	do do	....	....	10,000 00			
Village de Clinton	do do	....	....	20,000 00			
do d'Exeter	do do	....	....	10,000 00			
do de Kincardine et Wigan	do do	....	....	9,000 00			
Cité de London	do do	....	....	100,000 00			
					311,500 00		
Township de Thorah	Midland	....	....	50,000 00			
Ville de Port-Hope	do	....	....	30,000 00			
Township d'Orillia et Matchedash	do	....	....	12,500 00			
Ville d'Orillia	do	....	....	12,500 00			
Township de Tay	do	....	....	21,370 85			
Village d'Omemee	do	....	....	2,000 00			
Township de Mara	do	....	....	12,500 00			
Ville de Peterborough	do	....	....	4,000 00			
					144,870 85		
do Napanee	Napanee, Tamworth et Québec	....	....	30,000 00			
Village de Newburgh	do do	....	....	7,500 00			
Township de Camden	do do	....	....	30,000 00			
do Sheffield	do do	....	....	15,000 00			
					82,500 00		
City de Toronto	Nord	....	....	100,000 00	....	190,000 00	
County de Simcoe	do	....	....	....	....	200,000 00	
Ville de Barrie	do	....	....	30,000 00			
do d'Orillia	do	....	....	12,500 00			
	A reporter	....	155,000 00	142,500 00	5,959,466 00	....	212,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report	....	155,000 00	142,500 00	5,959,466 85	....	212,500 00
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	Nord	....	....	99,480 00	241,980 00		390,000 00
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central	80,000 00	....	80,000 00			
			80,000 00				
Ville de Thorold	do do	....	....	20,000 00	100,000 00		
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00	....	....	....	60,000 00	
Ville de Prescott	do	100,000 00	....	....	....	30,000 00	
			300,000 00				90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles	....	....	....	10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue	....	....	150,000 00			
Township de Scarboro'	do	....	....	10,000 00			
do Markham	do	....	....	30,000 00			
do d'Uxbridge	do	....	....	50,000 00			
do de Scott	do	....	....	10,000 00			
do de Brock	do	....	....	50,000 00			
do d'Eldon	do	....	....	44,000 00			
do de Bexley	do	....	....	15,000 00			
do de Somerville	do	....	....	15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do	....	....	12,500 00			
Ville d'Uxbridge	do	....	....	2,000 00			
					388,500 00		
Albion	Toronto, Grey et Bruce	....	....	40,000 00			
Caledon	do do	....	....	45,000 00			
Mono	do do	....	....	45,000 00			
Amaranth	do do	....	....	30,000 00			
Arthur	do do	....	....	35,000 00			
Orangeville	do do	....	....	15,000 00			
Mount-Forest	do do	....	....	20,000 00			
Toronto	do do	....	....	350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do do	....	....	300,000 00			
Owen-Sound	do do	....	....	5,000 00			

Minto	do do			15,000 00			
Howick	do do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00			
Teeswater	do do			5,000 00			
Culross	do do			38,000 00			
Turnbury	do do			5,000 00			
					988,000 00		
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Village des Chutes de Fénelon	do			25,000 00			
Towns'p de Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté de Haliburton	do			54,000 00			
					186,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,000 00			
Nichol	do do			10,000 00			
Wallace	do do			35,000 00			
Minto	do do			65,000 00			
Bruce	do do			278,000 00			
Howick	do do			20,000 00			
Listowell	do do			15,000 00			
Grey	do do			35,000 00			
Elma	do do			30,000 00			
Morris	do do			30,000 00			
W. Wawanosh	do do			18,000 00			
Ashfield	do do			10,000 00			
Turnbury	do do			28,000 00			
Kincardine	do do			8,000 00			
					682,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00			
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Cie manufacturière	do do			94 93			
					222,094 93		
			535,000 00				
QUÉBEC.					8,778,041 78		692,500 00
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		
do Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
					6,000 00		
	A reporter				26,000 00		

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Subscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUÉBEC—*Fin.*	Report				26,000 00		
Comté de Compton	International					225,000 00	225,000 00
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00	51,000 00		
Ascot	Vallée de Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	65,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la R. Noire					25,000 00	
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do de Studley-Nord	do do					20,000 00	
do Bolton	do do					20,000 00	
...	Montréal et Jonct'n de Champlain				20,174 00		85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00	25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00	14,100 00		
Comté de Pontiac	Pontiac et Jonction du Pacifique			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00	101,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00	103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac Saint-Jean					450,000 00	450,000 00

do Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québe	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 (0		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de do	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sore	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do dh Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog					15,000 00	15,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.			2,434,000 00		390,274 00		1,368,000 00
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00			
					80,000 00		
	A reporter				150,000 00		

No 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par des municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*	Report				150,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Southern	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréaux	do	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do St-Stephen	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	20,000 00	20,000 00				
Paroisse d'Elgin	*Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	
							60,000 00
			23,000 00		233,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Township de Yarmouth	Comté de l'Ouest					100,000 00	
							100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do			150,000 00			
					150,000 00		
					150,000 00		100,000 00
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00			
					370,000 00		

Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville de Portage-la-Prairie				50,000 00			
do Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat				20,000 00			
do Birtle				40,000 00			
do Strathclair				600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00			
					10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Non mentionné	Montagne de Bois et Qu'Appelle				35,000 00		

* Maintenant Elgin, Petitcodiac et Havelock.

Nº 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1888—*Fin.*

SOMMAIRE.

—	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations	Total.	Grands totaux.	
Gouvernements.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	15,891,533 33		120,708,388 01				136,599,921 34	
Ontario	26,000 00		5,921,007 52				5,947,007 52	
Québec	3,722,956 00		7,251,704 02				10,974,660 02	
Nouveau-Brunswick			4,012,665 00		300,000 00		4,312,665 00	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00		1,916,394 94				1,966,394 94	
Manitoba	1,689,000 00		256,000 00				1,945,000 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
		21,379,489 33		140,103,659 49		300,000 00		161,783,148 82
Municipalités.								
Ontario	535,000 00		8,778,041 78		692,500 00		10,005,541 78	
Québec	2,434,000 00		390,274 00		1,368,000 00		4,192,274 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00		233,500 00		60,000 00		316,500 00	
Nouvelle-Ecosse			150,000 00		100,000 00		250,000 00	
Manitoba			595,600 00				595,600 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			35,000 00				35,000 00	
		2,992,000 00		10,219,915 78		2,220,500 00		15,432,415 78
		24,371,489 33		150,323,575 27		2,520,500 00		177,215,564 60

60

